

२४२



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 59।

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 26, 2010, फाल्गुन 7, 1931

No. 59।

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 26, 2010/PHALGUNA 7, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 फरवरी, 2010

सं. टीएमपी/९/२००९-आईसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मुंबई पत्तन द्वारा प्रचालित बेलार्ड पीयर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. के प्रशुल्क प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/९/२००९-आई सीटीपीएल

इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि.

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर 2009 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुम्बई पत्तन द्वारा प्रचालित बेलार्डपीयर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के अनुमोदन हेतु इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि.मि. (आईसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. ने मुंबई पत्तन न्यास के बेलार्ड पीयर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल पर अपना प्रचालन 23 जून, 2008 से आरंभ किया।

2.2 एक अंतरिम उपाय के रूप में इस प्राधिकरण ने दिनांक 25 नवंबर, 2008 के आदेश द्वारा आईसीटीपीएल को, एमबीपीटी का दरमान 31 मार्च 2009 तक अपनाने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था। आईसीटीपीएल के दरमान की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 27 मार्च 2009 के अपने आदेश द्वारा 30 जून 2009 तक बढ़ाई गई थी। यह वैधता इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 17 जून 2009 और 23 अक्टूबर 2009 द्वारा इससे आगे 31 मार्च 2010 अथवा इस प्रशुल्क प्रस्ताव के निपटाए जाने तक इनमें से जो भी पहले हो, बढ़ाई गई थी।

3.1 दिनांक 27 फरवरी 2009 के पत्र द्वारा आईसीटीपीएल ने, 1 जून, 2009 से 3 वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

3.2 आईसीटीपीएल के प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं :-

(1) अनुमानित कंटेनर माल गुजारी :-

2009	100510 टीईयू
2010	150000 टीईयू
2011	150000 टीईयू

(2) वर्तमान प्रशुल्क में मांगी गई वृद्धि - 25%

(3) एमबीपीटी के दरमान में मौजूद धारा के अनुरूप, कंटेनर के भीतर कार्गो पर पोतघाट भाड़ा वसूल करना।

(4) अनुमानित पूँजीगत व्यय :-

(वर्ष)	(लाख रु पये)
2008	1566.02
2009	63.19
2010	512.23
2011	63.11

4. आईसीटीपीएल के दिनांक 27 फरवरी 2009 के प्रस्ताव की एक प्रति पत्तन के भूस्वामी एमबीपीटी को उसके अभिमत के लिए भेजी गई थी। एमबीपीटी ने दिनांक 24 अप्रैल 2009 के पत्र द्वारा सूचित किया है कि उसे, आईसीटीपीएल के वर्तमान प्रशुल्क के ऊपर 25% वृद्धि वाले प्रस्तावित संशोधन पर कोई आपत्ति नहीं है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईसीटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव संबंधित उपयोगवक्त्रों संगठनों को उनके अभिमत के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त अभिमत (टिप्पणियां) प्रतिपूरक सूचना के रूप में आईसीटीपीएल को भेजी गई थी। आईसीटीपीएल ने, अपने प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत अभिमत पर अपनी प्रतिक्रिया दी है।

6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल के आधार पर आईसीटीपीएल से, दिनांक 12 मई 2009 के हमारे पत्र के माध्यम से विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचनाएं / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। आईसीटीपीएल ने दिनांक 1 जून 2009 के माध्यम से अपना उत्तर प्रस्तुत किया। मांगा गया और आईसीटीपीएल से प्राप्त उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा उठाई गई शंकाएं	आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त उत्तर
1.	<p><u>सामान्य</u></p> <p>1. इस प्राधिकरण के दिनांक 24 नवंबर 2008 के आदेश के माध्यम से आईसीटीपीएल का दरमान अनुमोदित करते समय प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2008-09 के लिए प्रोजैक्शनों और अनुमान के आधार पर किया गया था। अतएव, आईसीटीपीएल से यातायात, आय और व्यय में वास्तविक और प्रोजैक्शनों के बीच का अंतर का, अन्तरों के लिए यदि कोई हो, विधिवत् कारण बताते हुए फार्म-7 में विश्लेषण प्रस्तुत करे जिसके आधार पर वर्ष 2008-2009 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया था।</p> <p>2. फार्म 1 का क्रम सं. 8 यह घोषित करता है कि आईसीटीपीएल ने प्रशुल्क मार्गदर्शियों का पूरी तरह पालन किया है जबकि अन्य विवरणियों को देखने से पता चलता है कि प्रस्ताव राजस्व भाग के हस्तांतरण (पास थू) जैसे कुछ पहलुओं में उन मार्गदर्शियों के अनुरूप नहीं हैं।</p>	<p><u>आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त उत्तर</u></p> <p>1. यातायात में अन्तरों के विश्लेषण का ब्लौरा जिसके आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया था, फार्म-7 में प्रस्तुत है।</p> <p>2. जहां तक प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुपालन का संबंध है, यह पुनः जोर देकर कहा जाता है कि आईसीटीपीएल प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर जारी मार्गदर्शियों का सख्ती से पालन करता है।</p>
2.	<p><u>यातायात</u></p> <p>1. 27 फरवरी 2009 के प्रस्ताव में वर्ष 2008-09 के लिए यातायात 35669 टीईयू अनुमानित किया गया था। वर्ष 2008-09 के लिए आंकड़ों को वास्तविक के संदर्भ से अद्यतन किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p><u>यातायात</u></p> <p>1. वर्ष 2008-09 में वास्तविक माल गुजारी 31386 टीईयू अर्जित की गई थी जिसमें एमजीटी पर अर्थदंड की गणना के लिए एमजीपीटी द्वारा इसकी वर्थ 14 वीडी पर प्रहसित 10648 टीईयू भी शामिल है। इसके अलावा, वर्तमान बाजार परिदृश्य को ध्यान में लेते हुए वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रोजैक्शनों को क्रमशः 1,20,612 और 1,30,663 टीईयू संशोधित कर लिया है।</p>

2. यातायात प्रोजेक्शनों के संदर्भ से कृपया निम्नलिखित प्रदान करें :-

(क) तीन वर्षों 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए यातायात के अनुमान का आधार।

(ख) कंटेनरों की अलग-अलग श्रेणियों की कुल कन्टेनर माल गुजारी में प्रोजैक्ट किए गए कन्टेनर मिक्स का आधार।

(ग) जब प्रस्तावित दरमान में रीफर कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है तो आगामी तीन वर्षों के लिए किसी भी श्रेणी के अन्तर्गत रीफर कंटेनरों के बारे में यातायात अनुमानित नहीं किया गया है।

3. आईसीटीपीएल ने, फार्म 2-ए में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए, टर्मिनल की निर्धारित क्षमता के रूप में लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार न्यूनतम मालगुजारी दिखाई है। टर्मिनल की क्षमता का निर्धारण पूँजी निवेश और सृजित बुनियादी संरचना के आधार पर निर्धारित किया जाना है। अतएव, आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह टर्मिनल की निर्धारित मानक क्षमता आकलित करे और संशोधित लागत विवरणियों के साथ ब्यौरे प्रदान करे।

4. फार्म-2ए में, आईसीटीपीएल ने (i) रियायत एग्रीमेंट के अनुसार न्यूनतम निवेश बाध्यता और (ii) वार्स्तव में किया गया निवेश नहीं दिया है। कृपया प्रदान करें।

2.(क) 2009-10 से तीन वर्षों के लिए यातायात का प्रोजैक्शन बाजार परिदृश्य को ध्यान में रखकर और एमबीपीटी के साथ हस्ताक्षरित लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार आईसीटीपीएल द्वारा अर्जित किए जाने वाले एमजीटी के अनुसार किया गया है।

(ख) कंटेनरों की अलग-अलग श्रेणियों की कुल कन्टेनर माल गुजारी में प्रोजैक्ट किए गए कन्टेनर मिक्स एमबीपीटी की पिछले दो वर्षों की निष्पादनता और संभावित पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ चर्चा के बाद आईसीटीपीएल के वाणिज्यिक विभाग द्वारा करवाए गए बाजार अनुसंधान को ध्यान में रखकर लिया गया है।

(ग) हमने कोई भी रीफर कंटेनर समाहित नहीं किया है। फिर भी, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित के कार्यकाल के दौरान भविष्य में यदि आईसीटीपीएल को रीफर कंटेनरों का प्रहस्तन करना पड़े तो ऐसी स्थिति के लिए रीफर कंटेनरों की दरें मांगी गई हैं।

3. यह सही है कि आईसीटीपीएल ने लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार एमजीटी दिखाया है। इसके अलावा, टर्मिनल में उपलब्ध क्रेनें पूरी तरह से नवीकृत हैं और क्रेनों की क्षमता और आरटीजी को गिनते हुए माल गुजारी प्रोजैक्ट की गई है। अतएव, हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वह उसी को टर्मिनल की मानक क्षमता मान ले।

4. यह प्राधिकरण के संज्ञान में लाया जाता है कि एमबीपीटी के साथ निष्पादित रियायत एग्रीमेंट के अनुसार, टर्मिनल की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आईसीटीपीएल की ओर कोई न्यूनतम बाध्यता नहीं है। तथापि एमबीपीटी से लिए गए उपकरण टर्मिनल में व्यावसायिक मांग की अपेक्षा को पूरा करने के लिए और टर्मिनल का उपयोग करते समय पत्तन उपयोगकर्ता को संतुष्ट करने के लिए पूरी तरह सुसज्ज कर लिए गए हैं।

आय	आय
1. कृपया वर्ष 2008-09 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा की एक प्रति अवलोकनार्थ प्रदान करें।	1. वर्ष 2008-09 के अलेखा परीक्षित वार्षिक लेखा (की एक प्रति) संलग्न है। एक बार लेखा परीक्षा हो जाने के बाद वह भी भेज दी जाएगी।
2. वर्ष 2008-09 की आय वास्तविक के संदर्भ में अद्यतन की जाने की आवश्यकता है।	2. वर्ष 2008-09 की आय वास्तविक के संदर्भ में विधिवत अद्यतन कर ली गई है।
3. आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 के लिए वर्तमान दरों पर विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार / लाइसेंस शुल्क / भूखंड किराए से ₹. 10.28 लाख की आय मानी है। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए इस शीर्ष के अन्तर्गत कोई आय अनुमानित नहीं की गई है। कृपया इसका कारण बताइए।	3. विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार के अंतर्गत आय को आईसीटीपीएल टर्मिनल पर प्रहस्तित एमबीपीटी के पोतों के लिए एमबीपीटी से प्राप्त होने वाले राजस्व-भाग के अनुसार लिया गया है। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए इस शीर्ष के अंतर्गत किसी आय की अभिकल्पना नहीं की गई है।
4. आईसीटीपीएल ने वर्तमान प्रशुल्क पर वर्तमान दरों के अंतर्गत वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए, पोतघाट भाड़े और प्रहस्तन प्रभार से, क्रमशः ₹. 13.34 लाख, ₹. 19.91 लाख और ₹. 19.91 लाख की आय पर विचार किया है। वर्ष 2008-09 में इस शीर्ष के अंतर्गत किसी आय का अनुमान नहीं है। कृपया इसका कारण बताइए।	4. जहां तक 2008-09 के लिए पोतघाट किराए का संबंध है, कोई आय नहीं दिखायी गई है क्योंकि आईसीटीपीएल में वर्तमान दरमान को अनुमोदन की सूचना देते समय प्राधिकरण ने पत्तन उपयोगकर्ताओं से पोतघाट किराया, वसूलने को अनुमोदन प्रदान नहीं किया था। अतएव, वर्ष 2008-09 के लिए पोतघाट किराए के शीर्ष के अंतर्गत कोई आय नहीं दिखायी गई है। इसलिए, हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वह, एमबीपीटी के वर्तमान प्रशुल्क के अनुरूप पोतघाट किराए की वसूली पर अनुमोदन के अनुसार विचार करे। प्रभारों को पोतघाट किराए की बजाए प्रहस्तन प्रभार गिना जाए।
5. यद्यपि आईसीटीपीएल ने कंटेनर प्रहस्तन उपकरण और स्टीवेडोरिंग के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया है, इन दो सेवाओं के लिए कोई आय नहीं अनुमानित की गई है।	5. हमने प्रस्ताव में कंटेनर प्रहस्तन उपकरण और स्टीवेडोरिंग के लिए भविष्य में ये सेवाएं आरंभ करने की दृष्टि से, प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। इसलिए प्राधिकरण से इसे अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध है।
6. आईसीटीपीएल ने वर्तमान दरों पर वर्ष 2008-09 में 35669 टीईयू प्रहस्तन के लिए ₹. 399.76 लाख कंटेनर प्रहस्तन आय दिखाई है। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 में 100510 टीईयू और बाद के दो वर्षों में से प्रत्येक में 150000 टीईयू के	6. वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय को, आईसीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक आय को ध्यान में रखते हुए ₹. 3,13,44,913/- संशोधित कर ली गई है। ऐसा, आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित अधिकतर कंटेनर मालवाही नौकाओं द्वारा लाए जाने के कारण हुआ है। अतएव, औसत आय कम

प्रहस्तन के लिए कंटेनर प्रहस्तन आय क्रमशः रु . 1802.27 लाख, रु .2689.53 लाख और रु . 2689.53 लाख प्रोजैक्ट की है। फार्म-2बी के नीचे नोट 3 के अनुसार वर्तमान और प्रस्तावित दरमान पर यातायात के संदर्भ से आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जानी है। अतएव, कृपया गणनाओं का ब्यौरा देते हुए गणना पत्रक प्रस्तुत करें।

7. इसी प्रकार, वर्तमान भंडारण प्रभार और प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर विलंब शुल्क / भंडारण आय की गणना का ब्यौरा देते हुए निवास-समय विश्लेषण के साथ गणना पत्रक (वर्किंग शीट) प्रस्तुत की जाए।
8. आईसीटीपीएल इस बात की पुष्टि करे कि फार्म 3ए में अनुमानित “अन्य आय” कंटेनर भंडारण से होने वाली आय है।
9. आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए, वित्त और विविध आय के रुप में रु . 3 लाख प्रतिवर्ष की आय दर्शाई है। उनका ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए।
10. डालर मूल्य वर्ग के प्रशुल्क से आय निर्धारित करने के लिए आईसीटीपीएल द्वारा विचारित विनिमय दर प्रदान की जाए। डालर मूल्य वर्ग के प्रशुल्क से उद्भूत आय को प्रचलित विनिमय दर से अद्यतन किया जाए।

#### 4. व्यय

1. वर्ष 2008-09 के व्यय को वास्तविक के संदर्भ से अद्यतन किया जाए।
2. यताया गया है कि आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में 35669 टीईयू प्रहस्तन के लिए उपकरण प्रचालन लागत के रुप में 35.06 लाख रुपये का व्यय बहन किया है। वर्ष 2009-10 में 100510 टीईयू 2010-11 और 2011-12 में से प्रत्येक में 15000

हो गई है। परवर्ती वर्षों के लिए, अर्थात् वर्ष 2009-10 और बाद के वर्षों के लिए यह प्रोजैक्शन किया गया है कि अधिकतर कंटेनर लाइनों के लिए प्रहस्तत किए जाएंगे।

7. वर्तमान भंडारण प्रभारों पर विलंब शुल्क / भंडारण आय की गणना के लिए कल्पना ऐसी है कि आईसीटीपीएल में प्रहस्तत कंटेनरों का 20% दो दिन के लिए कंटेनर यार्ड में रहेगा।
8. पुष्टि की जाती है कि फार्म 3ए में अनुमानित और प्रदर्शित “अन्य आय” कंटेनरों के भंडारण प्रभार हैं।
9. वित्त और विविध आय में दर्शाई गई आय, वर्ष के दौरान अधिशेष निधि के अल्पकालिक निवेश पर ब्याज से प्राप्त आय है।
10. डालर मूल्य वर्ग के प्रशुल्क से आय निर्धारित करने के लिए आईसीटीपीएल द्वारा विचारित विनिमय दर रु . 48.00 प्रति डालर है। सलाह के अनुसार, प्रचलित विनिमय दर का उपयोग करते हुए आय को अद्यतन कर लिया गया है।

#### व्यय

1. वर्ष 2008-09 के व्यय को वास्तविक के संदर्भ से अद्यतन कर लिया गया है।
2. वर्ष 2008-09 में 20738 टीईयू के प्रहस्तन के लिए उपकरण प्रचालन लागत के रुप में वास्तविक खर्च रु .113,22,919/- मात्र है। तदनुसार 2009-10 से आरंभ परवर्ती वर्षों के लिए प्रहस्तन प्रभार प्रोजैक्ट किए गए व्यय को ध्यान में लेते हुए संशोधित किए गए हैं। प्राधिकरण की सलाह के

टीईयू प्रहस्तन के लिए आईसीटीपीएल ने क्रमशः रु .328.92 लाख, रु .491.51 लाख और रु .491.51 लाख का व्यय प्रोजैक्ट किया है। जिस आधार पर अगले तीन वर्ष का व्यय प्रोजैक्ट किया गया है, वह समझाया जाए। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार व्यय के प्रोजैक्शन सभी वरस्तुओं के लिए वित्त मंत्रालय भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संदर्भ से मूल्य उत्तार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह व्यय प्रोजैक्शन्स में अपेक्षित संशोधन कर ले।

3. प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत तथा अनुरक्षण श्रम लागत के बारे में प्रति कर्मचारी औसत लागत के अनुमानन का आधार समझाया जाए।
4. वर्ष 2008-09 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम मद में किए गए रु . 393.12 लाख के व्यय की तुलना में आईसीटीपीएल ने अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु . 447.93 लाख, रु .470.32 लाख और 493.84 लाख का व्यय प्रोजैक्ट किया है। यह स्पष्ट नहीं है कि इन वर्षों में प्रहस्तन के लिए प्रोजैक्टिड कंटेनरों के संदर्भ से यह लागत कैसे अनुमानित की गई है। व्यय संबंधी प्रोजैक्शनों को संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 का अनुपालन करते हुए तैयार किया जाए।
5. संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार, आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी भूस्वामी पत्तन को, देय रायल्टी / राजस्व भाग, प्रशुल्क परिगणन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में अनुमत नहीं की जाएगी। यह तथ्य आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी के साथ निष्पादित लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुच्छेद 10.1 में साफ-साफ परिगणित किया गया

अनुसार थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल को ध्यान में रखते हुए व्ययको अद्यतन कर लिया गया है। तथापि, खर्चों में 5% की वृद्धि की गई है।

3. प्रति कर्मचारी औसत लागत का अनुमानन का आधार आईसीटीपीएल द्वारा नियोजित कर्मचारियों के लिए वास्तविक व्यय को ध्यान में रख कर परिगणित किया गया है।
4. वर्ष 2008-09 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की मद में किया गया व्यय, वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा के अनुसार लिया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए (व्यय संबंधी) प्रोजैक्शन थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल को ध्यान में रखकर (5% प्रतिवर्ष की औसत वृद्धि के साथ) विचार की गई है।
5. आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी को देय रायल्टी / राजस्व भाग संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार प्रशुल्क परिगणन से हटा दिए गए हैं। तदनुसार, संशोधित लागत विवरणियां प्रस्तुत की गई हैं।

<p>है। अतएव, आईसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह रायल्टी / राजस्व भाग के रहित लागत विवरणियां पुनः प्रस्तुत करें।</p>	
<p>6. कृपया इस बात की पुष्टि करें कि देय पट्टेदारी किराए रियायत करार के अनुसार हैं। आईसीटीपीएल ने 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान देय पट्टेदारी किराए के रुप में रु.170.80 लाख का अपरिवर्तित आंकड़ा दिखाया है। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि एमबीपीटी का देय किराए में कोई वार्षिक वृद्धि नहीं है।</p>	<p>6. इस बात की पुष्टि की जाती है कि एमबीपीटी को देय पट्टेदारी किराए कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार हैं। प्रत्येक वर्ष 5% की वृद्धि है जिस पर लागत विवरणी में अब विचार किया गया है।</p>
<p>7. कृपया अनुमानित बीमा लागत के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। प्रदत्त सूचना के अनुसार आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में क्रमशः रु.63.19 लाख, रु.512.12 लाख और रु.63.11 लाख मूल्य की परिसम्पत्ति अर्जित करना प्रस्तावित किया है। अतएव, आईसीटीपीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि उसने वर्ष 2008-09 में रु.17.87 लाख बीमा लागत के मुकाबले अगले 3 वर्षों में रु. 44.42 लाख की बीमा लागत क्यों प्रोजैक्ट की है।</p>	<p>7. बीमा लागत के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत हैं।</p>
<p>8. कृपया प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय की मद में वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में क्रमशः रु.163.67 लाख, रु.177.10 लाख और रु.185.96 लाख के अनुमानित व्यय का मदवार ब्यौरे के साथ औचित्य बताएं। व्यय संबंधी प्रोजैक्शन संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुरूप बनाए जाने चाहिए।</p>	<p>8. वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में प्रबंधन और प्रशासन व्यय के ब्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
<p>* 9. कृपया वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित क्रमशः रु.136.06 लाख, रु.142.87 लाख और रु. 150.13 लाख की राशियों के सामान्य उपरिव्यय का मदवार ब्यौरा प्रस्तुत करें। यहां भी यह आवश्यक है कि व्यय को प्रोजैक्ट करते समय संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की</p>	<p>9. वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए सामान्य उपरिव्यय का ब्यौरा प्रस्तुत है।</p>

	<p>धारा 2.5.1 का अनुपालन किया जाए।</p> <p>10. आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए उपरिव्यय के अन्तर्गत क्रमशः रु. 79.73 लाख और रु. 63.65 लाख “अन्य व्यय” के रूप में दिखाए हैं। उनके ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>11. आईसीटीपीएल से यह पुष्ट करने का अनुरोध है कि इसने प्रस्तुत की गई लागत विवरणियों में “ऑफ शोर कंटेनर टर्मिनल” के निर्माण से संबंधित व्यय और पूँजी निवेश को सम्मिलित नहीं किया है।</p>	<p>10. अन्य व्यय के अंतर्गत ब्यौरे भी प्रस्तुत किए गए हैं।</p> <p>11. पुष्टि की जाती है कि आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में ऑफ शोर कंटेनर टर्मिनल से संबंधित कोई व्यय और पूँजीगत निवेश सम्मिलित नहीं किया गया है।</p>
5.	<p><b>नियोजित पूँजी</b></p> <p>1. केवल पूरी की गई और परिचालित की गई परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूँजी के लिए गिना जाएगा। इसमें निर्माणाधीन कार्य सम्मिलित नहीं किया जाएगा। इस विषय में पुष्टि करें।</p> <p>2. प्रस्तुत किए गए ब्यौरे के अनुसार आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में रु. 1566.02 लाख मूल्य की परिसंपत्तियां अर्जित की हैं। इसने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में क्रमशः रु. 63.19 लाख, रु. 512.12 लाख और रु. 63.11 लाख मूल्य की परिसंपत्तियां अर्जित करना प्रस्तावित किया है। कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रचालनों के आरंभ के समय अचल परिसंपत्तियां और पहले से की गई वृद्धिधाराएँ और आगामी तीन वर्षों के दौरान प्रस्तावित (वृद्धिधारा) कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार हैं।</p> <p>3. अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ से, कृपया पहले से परिचालित विभिन्न परिसंपत्तियों के पूँजी-मूल्य के बारे में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार, तदनन्तर शामिल किए जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों को प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई के साक्ष्य प्रस्तुत किए जाएं।</p> <p>4. कृपया पुष्टि करें कि मूल्य ऑस, 31 मार्च 2005 को अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क</p>	<p><b>नियोजित पूँजी</b></p> <p>1. पुष्टि की जाती है कि केवल पूरी की गई परिसंपत्तियां ही शामिल की गई हैं। परिसंपत्तियों में कोई निर्माणाधीन / प्रगतिशील कार्य शामिल नहीं किया गया है।</p> <p>2. आईसीटीपीएल द्वारा लेखा परीक्षकों को प्रस्तुत अलेखा परीक्षित वार्षिक लेखा के अनुसार वर्ष 2008-09 के लिए अचल परिसंपत्तियों का ब्यौरा रु. 16,80,78,709/- है। एक बार लेखा परीक्षा पूरी हो जाए तो लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा की एक प्रति प्राधिकरण को प्रस्तुत कर दी जाएगी। परवर्ती वर्षों में अचल परिसंपत्तियों में वृद्धिधारणों की दक्षता सुधारने की दृष्टि से है।</p> <p>3. वर्ष 2008-09 में पूँजीगत परिसंपत्तियों के मूल्य के दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत हैं। तथापि, बाद के वर्षों में ये सभी अनुमानित हैं और जब कभी यह व्यय किया जाएगा इनके साक्ष्य प्राधिकरण को पेश किए जाएंगे।</p> <p>4. पुष्टि की जाती है कि मूल्य ऑस की गणना धारा 2.7.1 के अनुसार की गई है।</p>

	<p>मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार परिगणित किया गया है।</p>	
	<p>5. ऐसा लगता है कि आईसीटीपीएल ने नियोजित पूँजी का आकलन करते समय शुद्ध अचल परिसम्पत्तियों को नकारात्मक कार्यसाधक पूँजी द्वारा घटाया है। आईसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि यदि कार्य साधक पूँजी ऋणात्मक आंकड़ा दिखाती है तो इसको शून्य समझा जा सकता है और इस मद में किसी शुद्ध अचल परिसंपत्तियों के समायोजन करने की आवश्यकता नहीं है।</p>	<p>5. प्राधिकरण की सलाह पर विचार किया गया है।</p>
6.	<p><u>दरमान</u></p> <p>1. आईसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान के अध्याय 1 की धारा 1.1 परिभाषा के माध्यम से “जीआरटी”, “कोल्ड मूल्य” और “वीसीडी” को प्रस्तावित करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दरमान में कहीं भी इन परिभाषिक शब्दों का संदर्भ नहीं आया है और न ही ये परि. शब्द टर्मिनल द्वारा संचालित कंटेनर प्रचालन से किसी प्रकार संबद्ध है तो इन पारि. शब्दों की परिभाषा करने का प्रयोजन बताएं।</p> <p>2.1 आईसीडी कंटेनरों पर प्रस्तावित सशर्तता के संदर्भ में आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित को स्पष्ट करें:-</p> <p>(i) क्या आईसीटीपीएल ने 2008-09 में कोई प्रत्यक्ष / सीधे आईसीडी गतिविधि आरंभ / संचालित की है या निकट भविष्य में ऐसी गतिविधि आरंभ करने का प्रस्ताव है।</p> <p>(ii) यदि आईसीटीपीएल ने आईसीडी बाक्सों को प्रत्यक्ष सेवा प्रदान कर दी है या प्रदान करने वाला है तो वह बताए कि क्यों प्रस्तावित दरमान के अध्याय ॥ की धारा 1 और 2 के माध्यम से समिश्र प्रभारों में की साइड गेंट्री क्रेनों से प्रहसित और कीसाइड गेंट्री क्रेनों से इतर क्रेनों</p>	<p><u>दरमान</u></p> <p>1. हम प्राधिकरण के सुझाव से सहमत हैं और प्रस्तावित दरमान के अध्याय 1 की धारा 1.1 में आवश्यक फेर बदल कर दिए गए हैं।</p> <p>2.1 जैसा कि प्राधिकरण द्वारा सलाह दी गई है, अध्याय ॥ की धारा 1 और 2 में हमारे प्रस्ताव पर विचार करते समय प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए अनुसार आवश्यक शुद्धियां लगा ली गई हैं।</p>

	<p>द्वारा प्रहसित आईसीडी कंटेनरों के लिए दरें प्रस्तावित नहीं की गई हैं।</p>	
2.2	<p>आईसीटीपीएल से निम्नलिखित प्रदान करने का भी अनुरोध किया जाता है :-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 2008-09 में आईसीडी से प्राप्त और आईसीडी को भेजे गए खाली कंटेनरों की संख्या, ऐसे कंटेनरों पर लगाए गए प्रभार और इस आईसीडी गतिविधि से उगाहा गया कुल राजस्व।</li> <li>(ii) वर्ष 2008-09 में आयात भरे हुए कंटेनरों की संख्या जिन “स्थानीय रूप से ”लिखा था किन्तु बाद में जिनका पोतान्तरण आईसीडी का किया गया।</li> <li>(iii) वर्ष 2008-09 में एफसीआई व्यवहृत होने के बाद खाली किए गए और टर्मिनल से निकले आईसीडी आयात कंटेनरों की संख्या और उन पर वसूल किया गया राजस्व।</li> <li>(iv) वर्ष 2008-09 में आईसीडी से प्राप्त / को रेल मार्ग / सड़क मार्ग से भेजे गए भरे हुए कंटेनर और उनसे वसूला गया राजस्व।</li> <li>(v) वह आधार जिस पर 20 फीट तक की लंबाई वाले रेलमार्ग / सड़क मार्ग से आईसीडी से प्राप्त / को भेजे गए भरे हुए / खाली कंटेनरों के लिए अम. डालर 3.13 की दर आकलित की गई, लागत ब्यौरों के साथ समझाया जाए।</li> </ul>	
3.	<p>आईसीटीपीएल ने आईसीडी से प्राप्त कंटेनरों को छोड़कर और पत्तन परिसरों से इतर से प्राप्त भरे हुए, 20 फीट तक की लंबाई वाले 40 फीट तक की लंबाई वाले और 40 फीट से अधिक की लंबाई वाले निर्यात कंटेनरों के भीतर कार्गो पर क्रमशः रु.1250, रु.1875 और रु.2500 पोतघाट किराया लगाना प्रस्तावित किया</p>	<p>3. पोतघाट किराए के प्रस्तावित लगाए जाने की गणना, एमबीपीटी के दरमान में उपलब्ध दरों पर हमारे प्रस्ताव में प्रस्तावित 25% वृद्धि पर की गई है।</p>

	<p>है। इन दरों की गणना कैसे की गई, यह लागत ब्यौरों के साथ समझाया जाए।</p> <p>4. संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार, आयात और निर्यात कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि प्रदान की जानी है, यद्यपि निःशुल्क दिवसों की संख्या टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रस्तावित की जा सकती है। आईसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान में कोई निःशुल्क अवधि प्रदान नहीं की है। आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह संशोधित मार्गदर्शियों के प्रावधानों का अनुपालन करे।</p> <p>5. आईसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह दरमान में पोतान्तरण कंटेनर के प्रहस्तन और परिवहन के लिए जब ऐसे कंटेनर आईसीटीपीएल द्वारा अपने टर्मिनल से रवाना किए जाते हैं और एमबीपीटी द्वारा अपने बर्थ पर लादे जाते हैं तथा इसका उल्टा क्रम भी होता है, उपयुक्त धाराएं शामिल करे।</p>	<p>4. जैसाकि प्राधिकरण द्वारा सलाह दी गई है, यह सूचित किया जाता है कि आयात-निर्यात और पोतान्तरण कंटेनरों के भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों की संख्या क्रमशः 2 दिवस और 6 दिवस रहेगी।</p> <p>5. प्राधिकरण की सलाह के अनुसार, दरमान में आवश्यक परिवर्तन शामिल कर लिए गए हैं।</p>
7.	<p><u>विविध</u></p> <p>पत्र सं. एफए /एसीसी / आईसीटीपीएल (लागत) / 254 / 4063 दिनांक 24 अप्रैल 2009 के माध्यम से आईसीटीपीएल के दर संशोधन के प्रस्ताव पर एमबीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति अभ्युक्ति के लिए अग्रेषित है।</p>	<p><u>विविध</u></p> <p>1. प्रस्ताव के अनुसार रीफर प्रभार बढ़ाकर दरमान में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए हैं। दिनांक 24.04.2009 के एमबीपीटी के पत्र पर हमारी राय निम्नानुसार है :-</p> <p>(क) रीफर प्वाइंट्स के लिए देय प्रभारों में 25% वृद्धि कर दी गई है। तदनुसार लागत विवरणियों संशोधित की गई हैं।</p> <p>(ख) कार्गो कंटेनर भरने अथवा खाली करने के लिए प्रदत्त श्रमिकों के बारे में प्रभार भी 25% बढ़ाए गए हैं।</p> <p>2(क)i) वर्ष 2008-09 में कोई पोतघाट किराया नहीं लिया गया था क्योंकि प्राधिकरण ने पोतघाट किराया प्रभारित करना अनुमोदित नहीं किया था। परवर्ती वर्षों के लिए पोतघाट किराया वर्तमान एमबीपीटी प्रशुल्क के अनुसार परिगणित किया गया है। पोतघाट किराया प्रभारों को, कृपया, प्रहस्तन प्रभार ही गिना जाए।</p> <p>(ii) वर्ष 2008-09 में विलंब शुल्क / भंडारण शुल्क / लाइसेंस शुल्क / पत्तन किराए शीर्ष के अंतर्गत</p>

		<p>राशि एमबीपीटी और आईसीटीपीएल के बीच करार के आधार पर, आईसीटीपीएल में प्रहसित एमबीपीटी के पोतों की मद में एमबीपीटी से प्राप्य हैं।</p> <p>(ख) विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार / निवास समय प्रभार वर्ष 2008-09 में वसूल किए गए वास्तविक के अनुसार दर्शाए गए हैं और परवर्ती वर्षों के लिए ये पिछले वर्ष अनुभव किए गए रू ज्ञान के आधार पर प्रोजैक्ट किए गए हैं।</p> <p>(ग) वर्षों के लिए रायल्टी / राजस्व भाग जो पिछली बार दर्शाए गए थे, अब हटा लिए गए हैं।</p>
--	--	--

6.2 आईसीटीपीएल ने दिनांक 1 जुलाई 2009 के अपने पत्र द्वारा कुछ और अंतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए। दिनांक 13 जुलाई 2009 के पत्र द्वारा प्राधिकरण ने आईसीटीपीएल से विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था। दिनांक 13 जुलाई 2009 के हमारे पत्र में मांगे गए व्यौरे और आईसीटीपीएल से उसके दिनांक 23 जुलाई 2009 के पत्र के माध्यम से प्राप्त उनके उत्तर नहीं सारणीबद्ध दिए हैं:-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर												
1.	<p><u>सामान्य</u></p> <p>(1) आईसीटीपीएल के पत्र दिनांक 1 जून 2009 के साथ जुड़ा फार्म सं. 7, यातायात, आय और व्यय के वास्तविक और प्रोजैक्ट किए गए आंकड़ों में, जिनके आधार पर वर्ष 2008-09 का यातायात निर्धारित किया गया था, अंतर बताता है अनेक मुख्य शीर्षों के अंतर्गत यह अंतर 20% से भी अधिक पाया गया है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणी में इन भिन्नताओं के लिए कारण नहीं दिए गए हैं। कृपया इस बारे में अपेक्षित सूचना प्रदान करें।</p>	<p><u>सामान्य</u></p> <p>(1) वैश्विक परिदृश्य मसौदे की सीमाएं और युगों / बरसों पुरानी स्थानीय कार्यकारी परंपराओं के कारण यातायात और उस पर वर्ष 2008-09 में आय में कमी आई है।</p>												
	<p>(2) दिनांक 1 जुलाई 2009 के अपने पत्र में भी आईसीटीपीएल ने उत्पादकता वृद्धि उपायों के लिए वर्तमान निष्पादनता और साधित लक्ष्य के बारे में कुछ नहीं बताया है।</p>	<p>(2) अप्रैल 2009 से आरंभ होकर जून 2009 तक के महिनों के लिए वर्तमान निष्पादनता नीचे दी गई है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>वास्तविक</th> <th>बजट</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अप्रैल 2009</td> <td>3505</td> <td>6420</td> </tr> <tr> <td>मई 2009</td> <td>2885</td> <td>6930</td> </tr> <tr> <td>जून 2009</td> <td>2851</td> <td>6495</td> </tr> </tbody> </table> <p>उत्पादकता वृद्धि उपायों के लिए साधित लक्ष्य नीचे दिए गए हैं:-</p> <p>(क) ग्राहकों को आकर्षित करने की दृष्टि से हम विगत में एमबीपीटी पर प्रचालन करने वाली लाइनों और संभावित ग्राहकों के निरंतर संपर्क में है। इसके अलावा हम 16 हलचल (मूर) प्रतिघंटा अर्जित करने का लक्ष्य रख रहे</p>		वास्तविक	बजट	अप्रैल 2009	3505	6420	मई 2009	2885	6930	जून 2009	2851	6495
	वास्तविक	बजट												
अप्रैल 2009	3505	6420												
मई 2009	2885	6930												
जून 2009	2851	6495												

है और हम मुख्य लक्ष्य वर्ष भर उत्पादकता बनाए रखना है।

(ख) अनाज वाले कार्गों को तुर्मे और कलम्बोली रेल साइडिंग से पुनः मुबई की ओर पुनः आकर्षित करना।

(ग) कार्गो को धरमतर और हिंद टर्मिनल के रास्ते (न्हावशेवा और आईसीटी के बीच क्रमशः मालवाही नौका और रेल मार्ग द्वारा) परिवहन करने के विचार को उत्पादकता पूर्वक बेचना।

(घ) मुबई में खाली कंटेनरों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए गोल्डन यार्ड जैसे एमबीपीटी के खाली यार्डों का संवर्धन करना और लाइनों को उनका उपयोग करने हेतु प्रेरित करना।

(ङ) रुटीन अनुरक्षण और मासिक निवारक अनुरक्षण तथा प्रणालियों के नियमित संवर्धन के जरिए उपकरणों को ग्राहकों की अधिकतम संतुष्टि तक बनाए रखना।

2.

**यातायात**

(3) आईसीटीपीएल ने बताया है कि एमबीपीटी द्वारा इसके 14 वीडी पर प्रहस्तित 10648 टीईयू को भी आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008-09 में प्रहस्तित 31386 टीईयू के यातायात में शामिल किया गया है। कृपया पुष्टि करें कि आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में केवल 20738 टीईयू ही प्रहस्तित किया है।

**यातायात**

(3) यह पुष्टि की जाती है कि आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में, नीचे दिए व्यौरे के अनुसार केवल 20733 टीईयू ही प्रहस्तित किए हैं:-

जून 2008	196
जुलाई 2008	249
अगस्त 2008	1457
सितंबर 2008	1299
अक्टूबर 2008	1379
नवंबर 2008	3060
दिसंबर 2008	4762
जनवरी 2009	3625
फरवरी 2009	2274
मार्च 2009	2443
कुल योग	20738

(4) फार्म 2 ए के अनुसार वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रोजैक्टेड कंटेनर यातायात क्रमशः 31386 टीईयू, 100510 टीईयू, 120612 टीईयू और 130663 टीईयू है। फार्म 3 ए में

(4) फार्म सं. 2 ए में क्रम सं. II पर किए गए यातायात प्रोजैक्शन वास्तव में प्रहस्तित यातायात और प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात है जबकि फार्म 3 ए में दिखाए गए आंकड़े फार्म सं. 2 ए (IV)

	<p>दिखाया गया वार्षिक यातायात क्रमशः 81,111 टीईयू 138610 टीईयू, 1,50,000 टीईयू और 1,50,000 टीईयू है। आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह निर्धारित फार्मों में सही-सही आंकड़े भरे।</p>	<p>से जुड़े हुए हैं जो लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार आईसीटीपीएल द्वारा अर्जित की जाने वाली न्यूनतम गारंटीयुक्त माल गुजारी (एमजीटी) पर विचार करते हुए आईसीटीपीएल द्वारा ली गई निर्धारित क्षमता है। अतएव, प्राधिकरण फार्म 2 ए में प्रदर्शित आंकड़ों को स्वीकार कर सकता है।</p>
3.	<p><b>आय</b></p> <p>(5) दिनांक 1 जुलाई 2009 के पत्र के एंजग्नक III के अनुसार आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए रु. 19,10,82,822/- की अनुमानित प्रचालन आय प्रोजैक्ट की है। लागत विवरणी के अनुसार वर्ष 2009-10 के लिए विचार की गई प्रचालन आय रु.18,37,11,858/- है। आईसीटीपीएल संलग्नक III और लागत विवरणी के आंकड़ों की बीच अंतर का समाधान प्रस्तुत करे।</p> <p>(6) आईसीटीपीएल ने बताया है कि इसने आईसीटीपीएल टर्मिनल में प्रहसित एमबीपीटी के पोतों के लिए राजस्व के भाग के रूप में विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार की मद में एमबीपीटी से रु.18.06 लाख रु पर्ये प्राप्त किए हैं। कृपया विस्तार से बताएं कि क्यों आईसीटीपीएल ने इस शीर्ष के तहत परवर्ती तीन वर्षों के लिए कोई आय अभिकल्पित नहीं की है।</p> <p>(7) 2008-09 के लिए विचारित भंडारण आय रु.46,40,092/- है। वर्ष 2009-10, 2010-11, और 2011-12 के लिए विचारित यह आय क्रमशः रु.21,49,932/-, रु.25,79,918/- और रु.27,94,912/- है। आईसीटीपीएल ने बताया है कि उसने यह मानते हुए कि कंटेनर यार्ड में कंटेनर दो दिन रहेंगे, विलंब शुल्क / भंडारण शुल्क आय की परिणाम प्रहसित कंटेनरों के</p>	<p><b>आय</b></p> <p>(5) दिनांक 1.7.2009 के हमारे पत्र के साथ संलग्न संलग्नक III में दर्शायी गई रु. 19,10,82,822/- की प्रचालन आय में टाइपिंग की त्रुटि हो गई जिसे अग्रीक कर लिया गया है। पहले परिगणित रु.18,37,11,858/- की प्रचालन आय, विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार / निवास समय आय में परिवर्तन के कारण अब रु. 18,39,74,166/- में परिवर्तित कर दी गई है। भंडारण शुल्क पहले रु.21,49,932/- आंका गया था जो अब ठीक कर रु.24,12,240/- कर दिया गया है।</p> <p>तदनुसार, परवर्ती वर्षों के लिए सभी प्रोजैक्शनों को बदल दिया गया है।</p> <p>(6) वर्ष 2008-09 में दिखाई गई रु.18.06 लाख की आय, आईसीटीपीएल में प्रहसित एमबीपीटी के बल्क पोतों की मद में आय है। एमबीपीटी की ओर से, आईसीटीपीएल में प्रहसित किए जाने वाले पोतों के बारे में कोई प्रोजैक्शन नहीं है। किसी ठोस डाटा के अभाव में इस शीर्ष के अंतर्गत कोई आय प्रोजैक्ट करना कठिन है। इसके अलावा, वर्ष 2008-09 में, हमारे द्वारा प्रहसित टीईयू की कम संख्या के कारण हमारी बर्थ खाली थी। चूंकि अब हमारे प्रोजैक्शन अधिक हैं और हमारी बर्थ एमबीपीटी के बल्क पोतों के प्रहस्तन के लिए खाली नहीं भी हों, हमने इस शीर्ष के अंतर्गत कोई आय प्रोजैक्ट नहीं की है।</p> <p>(7) वर्ष 2008-09 के लिए भंडारण आय रु.46,40,092/- थी। यह आय वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः रु.24,12,240/-, रु.28,94,688/- और रु.31,35,912/- अनुमानित की गई है, ये प्रोजैक्शन यह मान कर किए गए हैं कि कंटेनरों का 20% कंटेनर यार्ड में 4 दिन तक रु के गा। हमारे द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरमान के</p>

20% पर की है। यद्यपि अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने के लिए अपेक्षित कंटेनरों की संख्या में व्यापक वृद्धि है, आईसीटीपीएल ने 2008-09 में उद्भूत तदनुरूप आय की तुलना में भंडारण आय उसके 50% से भी बहुत कम प्रोजेक्ट की है। अतएव, आईसीटीपीएल से एक बार पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह निवास-समय विश्लेषण के साथ, जिसमें वर्तमान भंडारण प्रभार और प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर विलंब शुल्क / भंडारण आय की गणना का ब्लौरा देते हुए निवास-समय विश्लेषण के साथ गणना पत्रक प्रस्तुत करे।

(8) आरंभ में, डालर में अंकित प्रशुल्क से आय के निर्धारण में आईसीटीपीएल ने रु.48/- प्रति डालर की विनिमय दर विचारित की है। आईसीटीपीएल ने बाद में, एक भिन्न विनिमय दर पर अमल करते हुए अपनी गणनाओं को अद्यतन किया है। नवीनतम गणना में विचार की गई विनिमय दर कपया स्रियत की जाए।

अनुसार, खाली करने / भरने की तिथि के अतिरिक्त कुल निःशुल्क अवधि 2 दिन है। गणना में हमने दरमान के अनुसार अनुमत 3 दिन की निःशुल्क अवधि से आगे 1 दिन भंडारण प्राप्ति के रूप में लिया है। चूंकि हम यार्ड के टर्न अराउंड को बढ़ाना चाहते हैं और हमने पिछले वर्ष की तुलना में कंटेनर प्रहस्तन आय का अधिक अनुमान लगाया है, हमने भंडारण आय को निचले स्तर पर ही रखा है। जैसाकि कंटेनर यार्ड स्थान छोटा है, कंटेनरों को यार्ड में अधिक दिन तक रखना हमारे द्वारा प्रोजेक्ट किए गए थ्रूपुट को वापिस भेजने में हमारी सहायता नहीं करेगा।

(8) विनिमय दर के बारे में, आईसीटीपीएल रु.48/- प्रति डालर की विनिमय दर पर लगातार अमल करता आ रहा है। हमारे, दिनांक 01.07.09 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत भंडारण प्रभार की गणना में, अनायास ही, कुछ कम दर का उपयोग किया गया था। से अब ठीक-ठीक कर लिया गया है।

4.

**व्यय**

(9) वर्ष 2008-09 के अलेखापराक्षत वाषपक लेखा के अनुसार कुल व्यय रु.11,98,24,009/- होता है जिसमें कर्मचारी लागत रु.3,23,30,625/- प्रशासन और प्रचालन व्यय रु.6,41,38,001/- विविध व्यय (बट्टे खाते डालना) रु.5,39,653/- और मूल्य रोस रु.2,28,15,730/- शामिल है। यदि एमबीपीटी को प्रदत्त रु.1,26,14,319/- का राजस्व भाग निकाल दिया जाए तो शेष व्यय रु.10,72,09,690/- परिणित होता है। वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचारित कुल व्यय रु.10,80,19,490 लिखा गया है। एक समाधान विवरणी प्रस्तुत की जाए जिसमें रु.809800/- के अतिरिक्त व्यय को शामिल करने के कारण विस्तार से दिए जाएं।

(10) यद्यपि आईसीटीपीएल ने दिनांक 1 जुलाई 2009 के अपने पत्र में बताया है कि वर्ष 2009-10 के लिए स्वीकार किए गए अनुमानों का ब्लौरा उसी के साथ संलग्नक-III में संलग्न है, इसने वर्ष 2009-10 के लिए विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत बजट में शामिल व्ययों का ही ब्लौरा दिया है, वहा

**व्यय**

(9) व्यय में शामिल कि ये गये रु.809800/- आईसीटीपीएल द्वारा किए गए व्यय पर भुगतान किया गया अतिरिक्ता लाभ कर (एफबीटी) है। चूंकि एफबीटी, व्यय के अतिरिक्त एक प्रभार है, हमने इसे व्यय के भाग के रूप में माना था और तदनुसार, इसे शामिल किया गया था। यह सरकार को देय, कंपनी पर एक अतिरिक्त बोझ है। हम मानते हैं कि आय पर कर को व्यय के भाग के रूप में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। इसकी आरओसीई में चिंता की गई है। इस प्रकार प्राधिकरण की सलाह के आधार पर राशि को निकाल दिया गया है।

(10) 2008-09 में प्रहस्तित 20738 टीईयू से 2009-10 में 100510 टीईयू तक वृद्धि वर्ष 2008-09 के लगभग 9 माह के आय के मुकाबले 2009-10 के पूरे वर्ष का व्यय, और कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि वर्ष 2009-10 के लिए अधिक व्यय प्रोजेक्ट करने के प्रमुख कारण है।

“स्वीकृत अनुमानों” को समझाया नहीं गया है। वर्ष 2008-09 में किए गए शीर्ष वार खर्चों में और 2009-10 के लिए प्रोजैक्ट किए गए खर्चों में निम्नानुसार बहुत अधिक भिन्नता है :

क्र. सं.	विवरण	2008-09 में व्यय	2009-10 में प्रोजैक्टेड व्यय
1.	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	37,805,821	447,93,206
2.	अनुरक्षण श्रम	65,44,230	94,38,240
3.	उपकरण प्रचालन लागत	1,13,22,912	32892506
4.	देय पट्टेदारी किराया	1,44,27,977	1,70,80,308
5.	बीमा	15,25,284	44,42,000
6.	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	30,18,521	1,68,67,000
7.	सामान्य उपरिव्यय	85,55,682	1,36,06,700
8.	भविष्य निधि में अंशदान	17,03,329	46,68,393

चूंकि यह स्पष्ट नहीं है कि विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत व्यय कैसे प्रोजैक्ट किया गया है, आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह “स्वीकृत अनुमान” प्रस्तुत करे और वर्ष 2009-10 के लिए व्यय का औचित्य बताए।

(11) वर्ष 2009-10 के लिए कुल प्रचालन व्यय रु. 17.14 करोड़ माना गया है। वर्ष 2010-11 के लिए तदनुरूप व्यय रु. 19.61 करोड़ प्रोजैक्ट किया गया है, लगभग 14% की वृद्धि जबकि अधिकतर व्यय रिश्वर किस्म का है। कृपया उनका कारण बताएं। व्यय के प्रोजैक्शन्स संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार वि.मू.सू. की ताजा हलचल के संदर्भ से मूल्य उत्तार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2009-10 के लिए प्रयोज्य दर 5.80% ही है। कृपया व्यय प्रोजैक्शन्स में अपेक्षित संशोधन कर लें।

(11) वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए प्रचालन व्यय का ब्लौरा निम्नानुसार है:

(करोड़ रु. पयों में)

	2009-10	2010-11
प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	4.48	4.70
अनुरक्षण श्रम	0.94	0.99
उपकरण प्रचालन व्यय	3.29	3.95
पट्टेदारी किराया	1.71	1.79
बीमा	0.44	0.44

मूल्य औंस	3.24	4.54
प्रबंधन और प्रशासनिक उपरि.	1.69	1.79
सामान्य उपरि.	1.36	1.42

सभी व्यय वि.मू.सू. को ध्यान में रखते हुए स्वीकार किए गए थे और वर्ष 2009-10 के लिए प्रयोज्य दर 5.8% की तुलना में मात्र 5% की बढ़ाए गए थे। उपकरण प्रचालन लागत अर्थात् बिजली और ईंधन की मद में हमने 20% वृद्धि मानी है बीमा लागत में कोई वृद्धि नहीं है (जो अब संशोधित कर दी गई है) मूल्य औंस परिसंपत्तियों में वास्तविक वृद्धियों के अनुसार है। चूंकि वर्ष 2009-10 के व्ययों में वृद्धि के लिए प्रयोज्य दर 5.8% है लागत पत्रकों आवश्यक संशोधन कर लिया गया है और तदनुसार प्रस्तुत किया गया है।

(12)आईसीटीपीएल ने लागत विवरणी में वर्ष 2008-09 के लिए ₹.15,25,284/- का बीमा व्यय माना है और अगले तीन वर्षों के लिए यह व्यय ₹.44,42,000/- प्रति वर्ष माना है। व्यय को प्रमाणित करने के लिए आईसीटीपीएल ने तीन बीमा पालिसियों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। कंटेनर टर्मिनल का बीमा करवाने के लिए ₹.18,00,001/- के प्रीमियम का भुगतान किया गया है और इसकी अवधि 20 जून 2008 से 19 जून 2009 है। बाकी दो पालिसियां कर्मचारियों से संबंधित हैं और प्रदत्त प्रीमियम ₹.70,000/- और ₹.2,96,584 हैं और इनकी अवधि 19 अक्टूबर 2008 से 18 अक्टूबर 2009 है। तीन पालिसियों की प्रतियों से यह स्पष्ट नहीं है कि आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 के बीमा व्यय ₹. 15,25,284/- और अगले तीन वर्षों के लिए यह व्यय ₹.44,42,000/- प्रति वर्ष कैसे आकलित किया कृपया समझाएं। आईसीटीपीएल से इस बात की पुष्टि करने का भी अनुरोध किया जाता है कि उसने ऑफ शोर कंटेनर टर्मिनल के निर्माण में लगे कर्मचारियों से संबंधित बीमा खर्च को भी इसमें नहीं जोड़ा है।

(13) आईसीटीपीएल के दिनांक 1 जुलाई 2009 के पत्र के संलग्नक 1 और संलग्नक III के माध्यम से प्रस्तुत आबंटन विवरणियों से यह देखा गया

(12)टर्मिनल में भर्ती 1केरे गए कर्मचारियों की संख्या के आधार पर ही प्रोजैक्शन तैयार किए गए थे। वास्तव में, जब बीमा का अंतिम निर्णय लिया गया था, उस समय हमारे द्वारा भुगतान किया जाने वाला प्रीमियम ₹.21,66,585/- था। तदनुसार व्यय को संशोधित किया गया है।

(13) चूंकि सरकार ने अब एफबीटी समाप्त करने का निर्णय ले लिया है, यह बाद के वर्षों में नहीं आएगा। तदनुसार समायोजन कर लिया गया

	<p>कि उसने अतिरिक्त लाभ कर (एफबीटी) को व्यय की एक मद माना है। चूंकि अनुमेय आरओसीई कर-पूर्व दर पर है, आईसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह एफबीटी को लागत विवरणी से बाहर रखे। तथापि, वर्तमान केन्द्रीय यूनियन बजट ने एफबीटी समाप्त कर दिया है।</p>	<p>है।</p>
5.	<p><b>नियोजित पूँजी</b></p> <p>(14) नवीनतम फार्म 4 ए में प्रदत्त सूचना के अनुसार, आईसीटीपीएल ने 2008-09 में ₹.16,78,28,411/- मूल्य की परिसम्पत्तियां अर्जित की हैं। यद्यपि, आईसीटीपीएल ने दिनांक 1 जुलाई 2009 के माध्यम से, विभिन्न परिसंपत्तियों के अर्जन से संबंधित इन्वायसों की प्रतियां का गुच्छा प्रस्तुत किया है, उन इन्वायसों में उपलब्ध औरे फार्म 4 ए में दिखाई दे रही मदवार परिसंपत्तियों से संबंधित नहीं किए जा सके। अतएव, आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह वर्ष 2008-09 के दौरान हासिल की गई विभिन्न परिसंपत्तियों से इन्वायसों के औरे को जोड़ने वाली विवरणी प्रस्तुत करे।</p> <p>(15) दिनांक 1 जुलाई 2009 के अपने पत्र में आईसीटीपीएल ने कहा है कि वह फोर्कलिफ्ट, लैशिंग केज और क्यूसीआई जैसे पुराने उपकरण (अपनी परिसंपत्तियों में) जोड़ना चाहता है और फैस्टन केबल्स का आरटी प्रतिस्थापना चाहता है। इन परिसंपत्तियों को हासिल करने हेतु की गई कार्रवाई के साक्ष्य प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<p><b>नियोजित पूँजी</b></p> <p>(14) अचल परिसंपत्तियों में अभिवृद्धि की पुष्टि करने के लिए विवरणी प्रस्तुत है।</p> <p>(15) इस दिशा में अभी कार्रवाई की जानी है और आईसीटीपीएल द्वारा अन्तिम रूप दिए जाने के बाद औरे प्रस्तुत किए जाएंगे।</p>
6.	<p><b>दरमान</b></p> <p>(16) विशिष्ट सलाह के बावजूद आईसीटीपीएल ने अपने दरमान में पोतान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन और परिवहन के लिए उपयुक्त धाराएं नहीं सम्मिलित की जबकि ऐसे कंटेनर आईसीटीपीएल द्वारा अपने टर्मिनल पर उतारे जाते हैं और एमबीपीटी द्वारा अपने वर्ष पर चढ़ाए जाते हैं तथा व्युत्क्रम भी होता है।</p> <p>(17) आईसीटीपीएल ने दिनांक 1 जून 2009 के</p>	<p><b>दरमान</b></p> <p>(16) हमने, आईसीटीपीएल परिसर के बाहर एमबीपीटी में परिवहन और प्रहस्तन प्रभार के लिए, वर्तमान दरों के स्थान पर, दरमान में 3(ii) पर प्रस्ताव किया है। जैसाकि यह पहली बार होगा कि हम यह गतिविधि संचालित करने का प्रस्ताव कर रहे हैं हमने लागत विवरणी में किसी आय और व्यय को प्रोजैक्ट नहीं किया है। एक बार यह प्रचालन आरंभ हो जाए, हम प्राधिकरण को आश्वस्त करते हैं कि सभी सूचना प्रस्तुत की जाएगी।</p> <p>(17) दरमान में आवश्यक समाविष्टी कर ली</p>

अपने पत्र में बताया है कि उसने आयात-निर्यात कंटेनरों के लिए पोतान्तरण कंटेनरों के लिए क्रमशः 2 दिन और 6 दिन की निःशुल्क अवधि प्रदान की है। प्रस्तावित दरमान की धारा 5 के नीचे नोट (1) में आयात-निर्यात कंटेनरों के लिए दो निःशुल्क दिन प्रदान करने का घौरा दिखाई देता है। वहीं धारा 8 के नीचे सामान्य नोट (ii) में कहा गया है कि भंडारण प्रभार के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने के लिए पोतान्तरण और “सेम बॉटम” कंटेनरों को आयात कंटेनरों के बराबर समझा जाएगा। आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वह, वह धारा बताए जिसके अंतर्गत इसने पोतान्तरण कंटेनरों के लिए 6 दिन की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है।

(18) मसौदा दरमान की धारा 8 में आईसीटीपीएल ने, आईसीटी से प्राप्त कंटेनरों को छोड़कर, पत्तन परिसरों से इतर से प्राप्त भरे हुए निर्यात कंटेनरों के भीतर कार्गो पर, 20 फीट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु. 1250/-, 40फीट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु. 1875/- और 40फीट से अधिक की लंबाई वाले कंटेनर के लिए रु. 2500/- की दर से पोतघाट किराया लगाना प्रस्तावित किया है। दरमान की धारा (1) और (2) के नोट (iii) के अनुसार धारा (1) और (2) में विनिर्दिष्ट सम्मिश्र प्रभारों में पोतघाट किराया, ऑन-बोर्ड स्टीवेडोरिंग प्रभार, पोत के बगल में प्रहस्तन प्री स्टेक एरिया में निर्यात कंटेनर के लिए लदान / आयात कंटेनर के लिए उत्तराई प्रभार और शिप-साइड तथा प्री-स्टेक के बीच कंटेनर परिवहन शामिल हैं। चूंकि धारा 1 और 2 सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार का प्रावधान करते हैं, आईसीटीपीएल से पत्तन परिसरों से इतर से प्राप्त भरे हुए निर्यात कंटेनरों के भीतर कार्गो पर पोतघाट किराया लगाने के प्रस्ताव का तार्किक आधार बताने का अनुरोध किया जाता है।

(19) मसौदा दरमान की धारा 8 में आईसीटी से प्राप्त कंटेनरों के उल्लेख की समीक्षा की जाए। इस बारे में यह पुष्टि की जाए कि क्या आईसीटीपीएल आईसीटी गतिविधि सीधे अपने हाथ में ले लेगा और यदि हाँ, तो ऐसी सेवा आरंभ करने की प्रस्तावित तिथि क्या है? ऐसी स्थिति में, इस मद में अतिरिक्त राजस्व की मात्रा भी बताई जाए।

गई है।

(18) हमने इस मुद्रदे पर आंतरिक रूप से विस्तार की चर्चा की है और दरमान के लिए प्राधिकरण के पिछले अनुमोदन भी ध्यान में लिया है और अब, इस पान में कोई भी पोतघाट किराया / शुल्क शामिल न करने का निर्णय फिरा है। विभिन्न बैठकों में यह ग्राहकों द्वारा भी उठाया गया था और इसलिए हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वह इसे दरमान से हटाने के हमारे सुझाव को स्वीकार कर ले। हमने लागत विवरणियों में भी तदनुसार आवश्यक फेर-बदल कर लिए हैं।

(19) जैसा कि ऊपर बताया गया है, इसे दरमान से निकाल दिया गया है। जब तक ओसीटी का निर्माण पूरा नहीं हो जाता तब तक निकट भविष्य में हम किसी आईसीटी गतिविधि की योजना नहीं बना रहे हैं। इसलिए, दरमान में आवश्यक शुद्धि लगा ली गई है।

	<b>आईसीटीपीएल द्वारा मांगा गया दर संशोधन</b> (20) आईसीटीपीएल ने वर्तमान प्रशुल्क पर 25% की वृद्धि की मांग की है। आईसीटीपीएल द्वारा कार्म 3ए में प्रस्तुत लागत ब्यौरों के अनुसार यह वर्तमान दर पर ही, (वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः 16,60,424/- और रु. 1,59,62,374/- के अधिशेष में से वर्ष 2009-10 के लिए रु. 92,17,493/- की हानि के समायोजन के बाद) आगामी 3 वर्षों में रु. 84,05,305/- का शुद्ध अधिशेष उत्पन्न करेगा। आईसीटीपीएल द्वारा आगामी तीन वर्षों में कुल रु. 64,28,17,128/- की प्रोजेक्टेड प्रचालन आय पर विचार करते हुए, वास्तव में, वर्तमान दरों को घटाने का प्रकरण बनता है। आईसीटीपीएल से अतएव अनुरोध है कि वह वर्तमान प्रशुल्क में 25% की वृद्धि के अपने प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	<b>आईसीटीपीएल द्वारा मांगा गया दर संशोधन</b> (20) आईसीटीपीएल ने पिछले वर्ष खाए घाटे और परवर्ती वर्षों में अपेक्षित घाटे पर विचार करते हुए वर्तमान प्रशुल्क पर 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया था। हमने वर्तमान वर्ष से शुरू करते हुए प्रत्येक वर्ष 1,00,000 कंटेनर से ज्यादा यातायात प्रोजेक्ट किया है किंतु वर्तमान बाजार रु. ज्ञान के कारण हो सकता है हमें अपेक्षाकृत कम माल गुजारी मिले। इसकी वजह से निश्चित रुप से राजस्व में कमी आएगी और आईसीटीपीएल का घाटा बढ़ने की संभावना है। निश्चित रुप से हम इस मत के नहीं है कि घाटे को दर बढ़ाकर वसूल किया जाए किन्तु कुछ सीमा तक हमारी दरे आस पड़ोस के टर्मिनलों की दरों के समान होनी चाहिए।
		<b>इसलिए, प्राधिकरण से अनुरोध है कि आसपास के टर्मिनलों की दरों को ध्यान में रखते हुए और आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों को ध्यान में रखते हुए हमारे प्रस्ताव पर विचार करे और जो उचित लगे वह निर्णय ले।</b>

6.3 हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के उत्तर / स्पष्टीकरण देते समय आईसीटीपीएल ने इसके द्वारा पहले प्रस्तुत लागत विवरणों को अद्यतन किया है। अद्यतन की गई लागत स्थिति का संक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है :-

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर			
		2008-09 (वास्तविक)	2009-10	2010-11	2011-12
	यातायात (मी.ट./टीईयू में)	31386	138610	150000	150000
I	कुल प्रचालन आय	37,790,997	182,639,982	219,167,978	237,257,602
II	प्रचालन लागत (मूल्य टोस के बिना)	61,515,201	106,370,845	116,948,786	125,151,134
III	मूल्य टोस	22,815,730	32,353,407	45,382,167	46891817
IV	उपरिव्यय				
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	3017481	15667000	16,575,686	17,735,984
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	9486604	13606700	14,395,889	15,403,601
	योग (i) + (ii)	12504085	29273700	30,971,575	33,139,585
(V)	प्रचालन अधिशेष				
	(घाटा) (i)-(ii)-(iii)-(iv)	(59044020)	14642029	25865451	32075056
(VI)	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	3636544	300000	300000	300000

(VII)	वित्त एवं विविध आय (एफएमई)	1352658	4668393	4939160	5284901
(VIII)	एफएमआई -एफएमआई (VI-VII)	2283886	(4368393)	(4639160)	(4984901)
(IX)	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	(56,760,134)	10,273,636	21,226,291	27,090,165
(X)	नियोजित पूँजी	146,255,064	120,220,757	126,061,390	85,480,973
(XI)	आरओसीई-अधिकतम अनुमेय (16% / 6.35% / 0%)	23,400,810	19235321	20,169,822	13,676,956
(XII)	क्षमता - उपयोग	21	73	80	87
(XIII)	आरओसीई-क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	49,14,170	19,235,321	20,169,822	13,676,956
(XIV)	शुद्ध अधिशेष (घाटा) (IX) - (XIII)	(61674304)	(8961685)	1056468	13413209
(XV)	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV) % में	(163)	(5)	0	6

7. दिनांक 19 अगस्त 2009 के पत्र द्वारा आईसीटीपीएल ने निम्नानुसार और सूचना दी :-

- (क) रु .550,000 की एक राशि के लिए लेखा में प्रतिबिंबित भूमिका मूल्य इसकी परियोजना के लिए प्राप्त ऋण के समक्ष ऋण दाताओं के लिए प्रतिभूतियां सृजित करने हेतु पालघर में खरीदा गया भूखंड है। क्रय के प्रमाण के रूप में आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत हैं।
- (ख) आईसीटीपीएल टर्मिनल और एमबीपीटी के बीच पोतान्तरण कंटेनरों के अन्तः टर्मिनल अन्तरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार के बारे में आईसीटीपीएल ने ऐसी किसी गतिविधि की योजना नहीं की है। आईसीटीपीएल पर आने वाले किसी भी कंटेनर पर लगने वाले सामान्य प्रभार लगाए जा रहे हैं। इसलिए, आईसीटीपीएल ऐसा कोई प्रभार प्रस्तावित नहीं कर रहा है जो आसपास के टर्मिनलों में प्रचलित हो।
- (ग) आईसीटीपीएल ने 2009-10 के लिए, व्यय प्रोजैक्शन के लिए स्वीकृत अनुमान प्रस्तुत किए हैं।
- (घ) आईसीटीपीएल ने बताया है कि आगामी वर्षों में निम्नलिखित संयंत्र, मशीनरी और उपकरणों की अभिवृद्धि की जाएगी :-

(i)	आरटीजीसी	3,00,00,000
(ii)	स्प्रैडर - 2 नग	1,50,00,000
(iii)	फोर्क लिफ्ट	16,00,000
(iv)	लैशिंग केज	1,00,000
(v)	फैस्ट्रन केबलों का क्यूरी 1 प्रतिस्थापन	25,00,000
(vi)	फैस्ट्रन केबलों का आरटीजीसी प्रतिस्थापन	9,00,000

- (ङ) वर्ष 2010-11 में उपरोक्त खरीदों के लिए प्रोजैक्शन प्रहसित किए जाने वाली मालगुजारी पर आधारित हैं। आईसीटीपीएल के वर्ष 2010-11 के लिए प्रोजैक्शन 1,20,612 टीईयू है और वर्ष 2011-12 के लिए ये प्रोजैक्शन 1,30,663 टीईयू हैं। बेहतर प्रचालनीय दक्षता और हाऊस कीपिंग के लिए आईसीटीपीएल का अपने बेडे में पहले

से मौजूद आरटीजीसीज के साथ-साथ (कुछ) पुराने आरटीजीसी शामिल करने का प्रस्ताव है। एक बार इनके लिए आदेश जारी हो जाए तो आईसीटीपीएल निश्चित रूप से सभी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करेगा। यह जरूरी है कि वर्तमान स्प्रैडर काम न करने की स्थिति में 2 अतिरिक्त स्प्रैडर रखे जाएं। इसलिए आईसीटीपीएल ने प्राधिकरण से संयंत्र, मशीनरी में रु.5,10,00,000/- मूल्य की अभिवृद्धि करने का अनुरोध किया था।

8.1 इस प्रकरण में 26 नवंबर 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। डस्समें, आईसीटीपीएल, एमबीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

8.2 दिनांक 30 नवंबर 2009 के पत्र आईसीटीपीएल से 31 मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के लेखा परीक्षित लेखा और वर्तमान वर्ष में अक्टूबर 2009 के अंत तक की माल गुजारी का समावेश करते हुए संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। आईसीटीपीएल ने दिनांक 30 नवंबर 2009 और 5 दिसंबर 2009 के अपने पत्रों द्वारा संशोधित लागत विवरणी और वर्ष 2008-09 के लेखा परीक्षित लेखा पत्रकों की एक प्रति प्रस्तुत की है।

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित समस्त कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

10. इस प्रकरण परकारवाई करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2008-09 के लिए आईसीटीपीएल की लागत स्थिति पर विचार करने के बाद ही नवंबर 2008 में आईसीटीपीएल को एमबीपीटी की दरें अपनाने की अनुमति प्रदान की। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनता की, प्रचलित प्रशुल्क तय करने के समय निर्भर किए गए प्रोजैक्शनों के संदर्भ से समीक्षा की जानी है और यदि प्रोजैक्शनों की तुलना में 20% (+) या (-) से अधिक का अंतर पाया जाता है तो प्रशुल्क को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना होगा। आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए प्रस्तुत लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा में दिख रहे आंकड़ों के संदर्भ से वर्ष 2008-09 के लिए एक विश्लेषण किया गया है। विश्लेषण से पता चलता है कि वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित 85325 टीईयू की अनुमानित माल गुजारी की तुलना में, वास्तव में प्रहसित कंटेनर 31386 टीईयू ही थे जिसमें से 10648 टीईयू तो एमबीपीटी द्वारा प्रहसित किए गए थे। इस विपरीत दिशा में अंतर के लिए आईसीटीपीएल के अनुसार कारण वैश्विक मंदी, ड्राफ्ट की सीमितता और युगों पुरानी स्थानीय कार्य प्रणालियां हैं। यातायात में कमी के कारण रु.22.93 करोड़ की अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में वास्तविक प्रचालन आय रु.3.78 करोड़ ही अर्जित की जा सकी। तदनुरूप, अनुमानित प्रचालन व्यय रु.7.33 करोड़ की तुलना में रु.6.15 करोड़ तक ही सीमित किया जा सका। सामान्य उपरिव्यय सहित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय रु.1.07 करोड़ के अनुमान की तुलना में 1.25 करोड़ हो गया। मूल्य बोस की मद में लिखा गया वास्तविक व्यय रु.22.81 करोड़ रहा जबकि इस मद में अनुमान रु.30.38 करोड़ का था। नियोजित पूँजी में अंतर बहुत कम था- रु.14.41 करोड़ का अनुमान वास्तविक में थोड़ा बढ़कर रु.14.62 करोड़ हो गया। हालांकि यह अनुमान था कि वर्ष 2008-09 में रु.3.2 करोड़ का शुद्ध अधिशेष बचेगा, किन्तु मुख्य रूप से मालगुजारी में गिरावट के कारण वर्ष के अंत में रु.8.01 करोड़ का

घाटा दर्ज किया गया। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि वर्ष 2008-09 में अंतरिम दरों के प्रचालन से प्रचालक कोई अनावश्यक लाभ नहीं मिला।

- (ii) आईसीटीपीएल ने 2008-09 में इसके प्रचालन के 9 माह और कुछ दिनों में केवल 20783 टीईयू ही प्रहसित किए गए हैं। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः 100510 टीईयू, 120162 टीईयू और 130663 टीईयू यातायात प्रोजैक्ट किया गया है। आईसीटीपीएल ने बताया है कि ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए वह सभी लाइनरों (शिपिंग लाइनों) के, जो विगत में एमबीपीटी में प्रचालन कर रहे थे, निरंतर संपर्क में हैं और उसने नए ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए भी अनेक उपाय किए हैं। आईसीटीपीएल के उपरोक्त बयान पर और लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में अर्जित किए जाने वाली न्यूनतम गार. माल गुजारी (एमजीटी) क्रमशः 138610 टीईयू, 150000 टीईयू और 150000 टीईयू पर विचार करते हुए दर विश्लेषण के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रोजैक्ट किए गए यातायात पर भरोसा किया जाता है। यहां यह नोट करने लायक है कि किसी भी उपयोगकर्ता ने, विशेषकर शिपिंग हितों ने, आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए यातायात अनुमानों पर अपनी कोई प्रश्नवाचक टिप्पणी नहीं दी है। तथापि, यदि गलत अनुमानन के कारण प्रचालक को कोई अवांछित लाभ पहुंचा भी है तो प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (iii) प्रोजैक्ट किए गए यातायात पर विचार करते हुए आईसीटीपीएल द्वारा 2009-10 से 2011-12 तक वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय पर भरोसा किया गया है। आय को प्रोजैक्ट करते समय आईसीटीपीएल ने एक अमरीकी डालर = रु .48/- की विनिमय दर का उपयोग किया है। वर्तमान विनिमय दर लगभग रु .46/- अमरीकी डालर है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1 के अनुसार आय के प्रोजैक्शनों को डालर में वर्णित प्रशुल्क मद्दों से आय पर विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के प्रभाव को भी हिसाब-किताब में शामिल करना चाहिए। आईसीटीपीएल के इस संकेत के आधार पर कि भंडारण आय डालर में वर्णित प्रशुल्क से पैदा होती, अनुमानित प्रचालन आय वर्ष 2009-10, 2010-11 और वर्ष 2011-12 के लिए घटाकर क्रमशः रु .95484/- रु .1,14,581/- और रु . 1,24,130/- कर दी गई है।
- (iv) आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए वित्त और विविध आय के रुप में रु .3,00,000/- प्रति वर्ष पर विचार किया है। चूंकि यह अधिशेष निधि के अल्पकालिक निवेश पर ब्याज की आय है और कोई प्रचालन आय नहीं है, इसे दर विश्लेषण से बाहर रखा गया है।
- (v) आरंभ में आईसीटीपीएल ने, पत्तन परिसर से इतर (परिसरों से) से प्राप्त भरे हुए निर्यात कंटेनरों के भीतर, आईसीडी से प्राप्त कंटेनरों को छोड़कर, कार्गो पर रु . 1000/- प्रति टीईयू (तटीय कंटेनरों के कार्गो पर रु . 600/- प्रति टीईयू) पोतघाट शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है। तदनन्तर, इसने सूचित किया है कि ग्राहकों / मुविकलों के अनुरोधों का सम्मान करते हुए, उसने यह प्रस्ताव वापिस ले लिया है। तदनुसार, प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणियों में, कंटेनरों के भीतर कार्गो पर पोतघाट शुल्क से अनुमानित आय, आईसीटीपीएल द्वारा निकाल दी गई है।
- (vi) जहां तक व्यय पक्ष का संबंध है, वर्ष 2008-09 में वहन किए गए व्यय में और वर्ष 2009-10 और अगले दो वर्षों के लिए प्रोजैक्ट किए गए व्यय में व्यापक अंतर है। जब वर्ष 2009-10 के लिए व्यय प्रोजैक्शनों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया तो आईसीटीपीएल ने सूचित किया कि 2008-09 के वास्तविक व्यय केवल 9 माह के व्यय को ही (क्योंकि प्रचालन 23 जून 2008 से ही आरंभ हुआ था) समाप्ति करता है और वर्ष 2009-10 के प्रोजैक्शन पूरे वर्ष के प्रोजैक्शन हैं।

इसके आगे इसने बताया है कि उच्चतर व्यय प्रोजैक्शन माल गुजारी में प्रोजैक्टेड वृद्धि के अनुरूप प हैं।

(vii) वर्ष 2008-09 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम पर व्यय की राशि रु.277.51 लाख है। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए यह व्यय क्रमशः रु.447.93 लाख, रु.473.91 लाख और रु.507.68 लाख प्रोजैक्ट किया है। आईसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2009-10 में तैनात / नियुक्त किए गए कर्मचारियों की संख्या 85 से 91 हो गई है और वर्ष 2009-10 के बजट में इसने 10% की वृद्धि प्रोजैक्ट की है। लगाए गए कर्मचारियों की अनुमानित संख्या और उन्हें भुगतान किए जाने वाले पारिश्रमिक के औचित्य के अनुमान को स्वतंत्र रुप से सुनिश्चित करने के लिए किसी साधन के अभाव में वर्ष 2009-10 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की मद में आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त अनुमान पर भरोसा किया जाता है। यह नोट करने योग्य है कि आईसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए व्यय के पोजैक्शन वर्तमान में लागू 5.8% की वार्षिक वृद्धि दर के अनुसार तैयार किए हैं।

(viii) वर्ष 2008-09 में अनुक्षण श्रम की मद में किए गए रु.65.44 लाख की तुलना में आईसीटीपीएल ने आगामी तीन वर्षों के लिए इस मद में क्रमशः रु.94.38 लाख, रु.99.85 लाख और रु.106.84 लाख का व्यय प्रोजैक्ट किया है। आईसीटीपीएल के अनुसार, वर्ष 2008-09 में ठेकेदार को किया गया रु.7,86,250/- का मासिक भुगतान लगभग 8 माह तक सीमित रखा गया था, जबकि 2009-10 और इसके बाद का व्यय पूरे वर्ष के लिए प्रोजैक्ट किया गया है। 2009-10 के लिए पूरे वर्ष के लिए प्रोजैक्टेड व्यय पर भरोसा करते हुए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए व्यय 5.8% की वार्षिक वृद्धि की अनुमेय सीमा के भीतर अनुमानित किया गया है।

(ix) अनुमानित उपकरण प्रचालन लागत में मुख्य रुप से विद्युत लागत ईंधन लागत, परिवहन लागत, फ्यूअल लुब्रिकेट और क्रेन-किराया प्रभार शामिल हैं। वर्ष 2008-09 में इस शीर्ष के अंतर्गत रु.190.66 लाख की लागत वहन की गई थी। अगले तीन वर्षों के लिए किए गए प्रोजैक्शन क्रमशः रु.328.92 लाख, रु.394.71 लाख और रु.427.60 लाख के हैं। आईसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2009-10 में व्यय प्रोजैक्शन में बढ़ोतरी मुख्य रुप से विद्युत लागत (रु.16 लाख) ईंधन लागत (रु.64 लाख), टीटी किराया प्रभार (रु.114 लाख) कलपुर्जे (रु.16 लाख) और अन्य विविध ख़र्चों (रु.9लाख) में बढ़ोतरी की वजह से है जो माल गुजारी में प्रोजैक्टेड बढ़ोतरी के अनुरूप है। क्वीसाइड गेंटरी क्रेनों के प्रचालन हेतु विद्युत लागत का अनुमान लागत समय आईसीटीपीएल ने 6 यूनिट प्रति टीईयू की दर पर विद्युत खपत पर विचार किया गया है। पीपीपी प्रोजैक्टों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क तय करने हेतु 2008 के मार्गदर्शियों में निर्धारित 8 यूनिट प्रति टीईयू के मानदंड और सीसीटीएल, पीएसआई, एसआईसीएएल और जीटीआईपीएल पर विद्युत खपत 8.1 यूनिट प्रति टीईयू पर विचार करते हुए, आईसीटीपीएल का अनुमान बहुत कम है और यह बिना किसी फेरबदल के स्वीकार किया जाता है। आरटीजी द्वारा 2.50 लिटर प्रति टीईयू की खपत का आईसीटीपीएल द्वारा लगाया गया अनुमान भी, जब अन्य टर्मिनलों पर औसत खपत 3.84 लि. प्रति टीईयू और पीपीपी प्रोजैक्ट के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त 4 लिटर प्रति टीईयू के मानदंड से इसकी तुलना की गई तो, बहुत कम है। आईसीटीपीएल द्वारा 2010-11 और 2011-12 के लिए विचारित लागत, पिछले अलग-अलग वर्षों की लागत पर 5.80% की लागत वृद्धि प्रदान करते हुए और इन वर्षों में प्रहसित किए जाने वाली मालगुजारी क्रमशः 120612 टीईयू और

130663 टीईयू मानते हुए क्रमशः रु .376.59 लाख और रु .398.44 लाख पर परिष्कृत कर दी गई है।

- (x) वर्ष 2008-09 में एमबीपीटी को भुगतान किया गया पट्टेदारी किराया रु .147.27 लाख था। इस मद में प्रोजैक्टेड भुगतान अगले तीन वर्षों में क्रमशः रु .170.80 लाख, रु .179.34 लाख और रु .188.31 लाख रुपये हैं। आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि यह भुगतान एमबीपीटी के साथ निष्पादित कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार है। एमबीपीटी ने भी, अपनी टिप्पणी देते हुए इस स्थिति का विरोध नहीं किया है।
- (xi) वर्ष 2009-10 के लिए पड़ले से किए गए वास्तविक प्रीमियम भुगतान के आधार पर आईसीटीपीएल ने अनुवर्ती ३ वर्षों के लिए बीमा लागत रु .21.66 लाख प्रतिवर्ष प्रोजैक्ट की है। पीपीपी प्रोजैक्टों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार, बीमा लागत के रुप में निर्धारित मानदंड सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1% है। यदि इन मानदंडों को लागू किया जाता है, यद्यपि इस प्रकरण में प्रासंगिक नहीं हैं, तो बीमा व्यय रु .17 लाख तक सीमित रखा जाना चाहिए। चूंकि रु .21.66 लाख का वास्तविक भुगतान वर्ष 2009-10 के लिए किया गया है और कन्सेशन एग्रीमेंट ऐसी बीमा सुरक्षा प्राप्त करने और बनाए रखने की अपेक्षा करता है, आईसीटीपीएल का अनुमान किसी फेर बदल के बिना स्वीकार किया जाता है।
- (xii) वर्ष 2008-09 के लिए नामे किया गया मूल्य ऑस रु .228.15 लाख था। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए मूल्य ऑस क्रमशः रु .323.53 लाख, रु .453.82 लाख और रु .468.91 लाख माना है। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 से संबंधित क्रमशः रु .63.19 लाख, रु .512.22 लाख और रु .63.11 लाख की प्रस्तावित पूंजीगत अभिवृद्धियों पर विचार न करने की दृष्टि से आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित मूल्योंऑस को भी उपयुक्त रुप से समायोजित कर लिया गया है जिसके कारण नीचे उप-पैरा (xviii) में दिए गए हैं।
- (xiii) वर्ष 2008-09 में वहन किए गए प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय रु .30.17 लाख थे। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए यह व्यय क्रमशः रु .156.67 लाख, रु .165.75 लाख और रु .177.35 लाख अनुमानित किया है। आईसीटीपीएल के अनुसार, वर्ष 2008-09 की तुलना में वर्ष 2009-10 में इस व्यय में बढ़ोतरी मुख्य रुप से, एक विदेशी सलाहकार की सेवाएं लेना और उसे देय पारिश्रमिक की मात्रा प्रबंधन का निर्णय है। यह भी संभव है कि इस शीर्ष के अंतर्गत विचारित और ऊपर उप-पैरा VII में संदर्भित प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम के अंतर्गत विचारित व्यय में ऑफ शोर कंटेनर टर्मिनल के निर्माण के आईसीटीपीएल के मुख्य उद्देश्य से जुड़े खर्च भी शामिल हों। तथापि, आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इस कवायद के लिए पेश की गई लागत विवरणी में ओसीटी प्रोजैक्ट का कोई व्यय शामिल नहीं है। इसलिए, आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त बौरों पर भरोसा किया जाता है। फिर भी, ऑफ शोर कंटेनर टर्मिनल के निर्माण से संबंधित किसी व्यय के शामिल किए जाने से आईसीटीपीएल को कोई आवंटित लाभ पहुंचता पाया जाएगा तो प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (xiv) वर्ष 2008-09 के दौरान सामान्य उपरिव्यय पर खर्च की, जिसमें मुख्य रुप से संरक्षा, सुरक्षा, कल्याण, लेखा परीक्षा, कानूनी, कार्यालय प्रबंधन इत्यादि व्यय सम्मिलित हैं, राशि रु .94.86 लाख थी। इसमें अतिरिक्त लाभ कर (एफबीटी) भी सम्मिलित है। अगले तीन वर्षों के लिए आईसीटीपीएल ने इसव्यय के अंतर्गत क्रमशः रु .136.06 लाख, रु .143.95 लाख और

रु .154.03 लाख की राशियां अनुमानित की हैं। इस विश्लेषण में, आईसीटीपीएल द्वारा व्यय के रूप में शामिल किया गया एफबीटी, बाहर कर दिया गया है और वर्ष 2009-10 के लिए

परिष्कृत अनुमान, जैसा आईसीटीपीएल द्वारा प्रदान किए गए हैं, पर भरोसा किया गया है। आगे वाले वर्ष के लिए 5.8% के अनुमेय स्तर पर वार्षिक वृद्धि अनुमत की जाती है।

- (xv) आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए वित्त और विविध व्ययों के अंतर्गत, इसके कर्मचारियों की भविष्य निधि की मद में क्रमशः रु .46.83 लाख, रु .49.39 लाख और रु .52.84 लाख दिखाएँ हैं। आईसीटीपीएल द्वारा विचारित व्यय पर भरोसा किया गया है।
- (xvi) आईसीटीपीएल ने प्रचालन और अनुरक्षण अधिकारों के लिए प्रदत्त अपक्रंट और राजस्व भाग जैसे प्रथमिक खर्चों को, यदि कोई किया गया हो, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से शामिल नहीं किया है।
- (xvii) चूंकि सकल स्वीकार्य परिसंपत्तियां, वर्तमान देनदारियां से कम हैं, आईसीटीपीएल ने आरओसीई की गणना के लिए नियोजित पूंजी के भाग के रूप में किसी कार्यसाधक पूंजी पर विचार नहीं किया है।
- (xviii) आईसीटीपीएल द्वारा, नियोजित पूंजी के भाग के रूप में, वर्ष 2008-09 में रु . 14.62 करोड़, 2009-10 में रु .12.02 करोड़, 2010-11 में रु .12.60 करोड़ और 2011-12 के लिए रु .8.54 करोड़ शुद्ध खंड के रूप में प्रोजैक्ट किया है। वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रदर्शित शुद्ध खंड में (इन वर्षों में) क्रमशः रु .63.19, रु .512.22 लाख और रु .63.11 लाख (मूल्य की) पूंजी अभिवृद्धि भी शामिल है। ये पूंजीगत अभिवृद्धियां आगामी 3 वर्षों में कीसाइड क्रेनों के लिए केपेसिटर बैंक, अग्निशमन उपकरण आरटीजी, स्प्रैडर, फोर्कलिफ्ट, लैशिंग केज की खरीद फेस्ट्रन केबलों का प्रतिस्थापना और सूचना प्रौद्योगिकी में अभिवृद्धियों की मद में प्रस्तावित हैं। इसलिए, इन प्रस्तावित अभिवृद्धियों पर दर-विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है क्योंकि प्रशुल्क मार्गदर्शी विनिर्दिष्ट करते हैं कि केवल पूरी तरह परिचालित परिसंपत्तियों पर ही, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ निकालने के लिए विचार किया जाएगा।
- (xix) आईसीटीपीएल को बार-बार सलाह दी गई थी कि वह पूंजी निवेश और सृजित बुनियादी संरचनाओं के आधार पर ही टर्मिनल की क्षमता का आकलन करे। प्रत्युत्तर में, आईसीटीपीएल ने जोर देकर कहा कि लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार इसके द्वारा अर्जित की जाने वाली न्यूनतम गारंटी युक्त मालगुजारी (एमजीटी) को ही आकलित क्षमता मान लिया जाए। आईसीटीपीएल द्वारा वर्णित स्थिति को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि अभिकल्पित क्षमता केवल एमजीटी स्तर के समकक्ष नहीं हो सकती। यद्यपि इस प्रकरण में प्रासंगिक नहीं है, अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी, कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्धारित करने के लिए कार्यविधि और मानदंड प्रदान करते हैं। तथापि आईसीटीपीएल में गैर-मानक परिमापकों और प्रचालन में लगी वर्षों पुरानी परिसंपत्तियों के मद्दे नजर, हम आईसीटीपीएल के मामले में ऐसी कार्यविधि आयात करने (अपनाने) में असमर्थ हैं।

प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.11 विनिर्दिष्ट करती है कि कन्सेशन एग्रीमेंट के अन्तर्गत अनिवार्यता के अनुसार किया गया निवेश, पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित न कर पाने पर भी, आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा।

आईसीटीपीएल की परिसंपत्तियां कन्सेशन एग्रीमेंट के अंतर्गत एमबीपीटी से अधिक्रहित की गई हैं। इन्हें प्रचालन अवस्था में रखने हेतु इसकी मरम्मत की गई थी और पुनः सुसज्जित किया गया था। इसके अलावा एमबीपीटी ने, आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त, नियोजित पूँजी के आंकड़ों पर कोई प्रतिलोभ टिप्पणी नहीं की है। इसलिए, भावी अवधि के लिए प्रस्तावित नवीन पूँजीगत अभिवृद्धियों के अपवर्जन के अधीन, आईसीटीपीएल की शुद्ध अचल परिसंपत्तियों पर आरओसीई के लिए 16% पर विचार किया गया है।

(xx) उपरोक्त चर्चा के अधीन, टर्मिनल की लागत विवरणी को परिष्कृत किया गया है और परिष्कृत लागत विवरणी को संलग्नक-1 के रुप में संलग्न किया जाता है।

(xxi) परिष्कृत लागत विवरणी के अनुसार निम्नलिखित फाइनल लागत विवरणी सामने आती है :-

रुपये लाखों में

विवरण	2009-10	1010-11	2011-12
प्रचालन आय	1825.39	2190.47	2370.07
शुद्ध अधिशेष (+)घाटा(-)	(60.41)	185.92	344.08
शुद्ध अधिशेष (+) घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रुप में	(3.31)	8.49	14.52
औसत अधिशेष / घाटा 1.1.2010 से 31.3.2012 तक		10.26%	

(xxii) यह लागत रिथित साफ-साफ दिखाती है कि प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आईसीटीपीएल अधिशेष (लाभ) की रिथित में रहेगा। इसलिए, 25% की प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने में कोई औचित्य नहीं है। इसके विपरीत, अपनाई गई लागत अधिक विधि में ठीक बैठाने के लिए प्रशुल्क को प्रासंगिक अवधि के लिए कम किया जाना है। किन्तु 1 अप्रैल 2009 के, पिछले प्रभाव से प्रशुल्क में कमी करने से जटिलताएं पैदा हो सकती हैं। इसलिए, वर्ष 2009-10 के शेष 3 महिनों के लिए रिथित को यथानुपात रखा जाता है। तथापि, अनुमानों में 10% की त्रुटि की संभावना प्रदान करते हुए, यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल के वर्तमान दरमान में 10% की कमी करने का निर्णय लेते हैं। प्रशुल्क को कम करने के निर्णय पर सरसरी निगाह डालना कठोर लग सकता है। किन्तु यह स्वीकार करना होगा कि की जाने वाली कमी आईसीटीपीएल द्वारा आरम्भिक चरण में अपनाए जाने के लिए अनुमत एमबीपीटी की दरों पर है, न कि पहले आईसीटीपीएल के लिए निर्धारित प्रशुल्क पर वास्तव में, यह पहला मौका है जब प्रचालन की लागत और निवेश का अनुपालन करते हुए आईसीटीपीएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। यहां यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है, कि आईसीटीपीएल के मामले में, एमबीपीटी द्वारा सामना किए जा रहे क्रॉस सेलिंग डाइजेशन की अनिवार्यता नहीं है।

(xxiii) आईसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त दरमान का मसौदा सामान्य रुप से संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप पाया गया है। दिनांक 25 नवंबर 2008 के अपने आदेश में इस प्राधिकरण ने आईसीटीपीएल को सलाह दी थी कि वह अपने दरमान में, अपने और एमबीपीटी के टर्मिनलों के बीच कंटेनरों के अन्तः टर्मिनल पोतान्तरण के लिए प्रभाव लगाने हेतु एक धारा शामिल करे। यह कहते हुए कि उसने ऐसे किसी अन्तः टर्मिनल पोतान्तरण कंटेनरों के आवागमन की परिकल्पना नहीं की है, आईसीटीपीएल ने अपने दरमान में इनके लिए कोई दर प्रस्तावित नहीं की है।

(xxiv) आईसीटीपीएल परिसरों से बाहर भरे हुए और खाली कंटेनरों के परिवहन (एमबीपीटी) गोदियों के भीतर और एमबीपीटी सीएफएस को / से परिवहन) के लिए आईसीटीपीएल ने परिवहन प्रभंर और लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रभार प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित परिवहन प्रभार, कंटेनर के आकार और जहां कंटेनर भेजा जाना है उसकी दूरी के आधार पर रु .600/- से रु .1600/- के बीच है। एमबीपीटी गोदियों में तथा एमबीपीटी सीएफएस में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ के लिए आईसीटीपीएल ने रु .400/- और रु .800/- के बीच दर प्रस्तावित किए हैं। यह एक नई प्रशुल्क मद है ओर एमबीपीटी के प्रचालित दरमान में ऐसी सेवा के लिए कोई संदर्भ उपलब्ध नहीं है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों के समर्थन में न तो कोई प्रचालनीय आवश्यकता और न ही कोई लागत विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है और इस मोड़ पर प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करना संभव नहीं होगा। आईसीटीपीएल इस मुददे का और अधिक अध्ययन करे और यदि जरूरी समझे तो एक अलग भली भाँति विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आएं।

(xxv) सीएमएलए ने परित्यक्त कंटेनरों से संबंधित वर्तमान सशर्तताओं के बारे में ऊपर पैरा 8.2 के माध्यम से कुछ मुददे उठाए हैं। आईसीटीपीएल द्वारा अपने मसौदा दरमान में प्रस्तावित प्रासंगिक प्रावधान मार्च 2005 में अधिसूचित संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.8.3 के अनुसार है। सीएसएलए द्वारा उठाया गया यह मुददा न केवल आईसीटीपीएल से संबद्ध है बल्कि इसमें सरकारी नीति मार्गदर्शियों की समीक्षा भी सम्मिलित है।

11. परिणामस्वरूप और, ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण संलग्नक ॥ के रुप में संलग्न, आईसीटीपीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है।

12. संशोधित दरमान और सशर्तताएं, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से तुरंत प्रभाव में आ जाएगा और 31 मार्च 2012 तक प्रभावित रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद अपने आप निष्क्रिय हो जाएगा, इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष रुप से विस्तार ने दिया गया है।

13. आईसीटीपीएल, प्रत्येक लेखा वर्ष की समाप्ति के बाद (10 दिनों के भीतर, एमबीपीटी के जरिए अपना वार्षिक लेखा और निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। आईसीटीपीएल, यदि अनुबंधित समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना देने में असफल रहता है तो एमबीपीटी, आईसीटीपीएल के विरुद्ध समुचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है।

14. आईसीटीपीएल का प्रशुल्क, प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना भरोसा करते हुए और विश्लेषण में वर्णित, किए गए अनुमानों के आधार पर आईसीटीपीएल का प्रशुल्क तय किया गया है। आईसीटीपीएल को वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के बाद 15 दिन के भीतर वास्तविक, भौतिक और वित्तीय निष्पादनता रिपोर्ट प्रस्तुत करनी चाहिए। ऐसी तिमाही रिपोर्ट 30 जून, 30 सितंबर, 31 दिसंबर और 31 मार्च को समाप्त तिमाही अवधियों के लिए उसी फार्मेट में दाखिल की जानी है जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरणियां दाखिल की जाती हैं। रिपोर्ट के साथ उन अनुमानों से भिन्नता के कारण भी प्रस्तुत किए जाने चाहिए, जिन पर प्रचलित प्रशुल्क तय करते समय भरोसा किया गया था। यदि लगातार दो तिमाही अवधियों में वास्तविक और अनुमानों में (+)/(-)20% का अंतर पाया जाता है तो यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल से कार्यक्रम (शेड्यूल) से पहले समीक्षा के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा। यदि आईसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा अनुबंधित की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क दाखिल करने में असफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपने आप कार्रवाई शुरू की जाएगी। इसके अलावा सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय अन्तरां के विश्लेषण भी प्रस्तुत किए जाएं और अतिरिक्त अधिशेष का अगले चक्र / अगली आवृति के लिए तय किए जाने वाले प्रशुल्क समायोजन किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[ विज्ञापन ॥॥/4/143/09—असा. ]

क्र. सं.	विवरण	इदिरा केंद्र ट्रस्ट प्राह्वेट लिमिटेड की लागत विवरणी			टीएमपी द्वारा परिष्कृत अनुमान
		2008-09(वार्ष.)	2009-10	2010-11	
I	यातायात (मी.ट./टी.ई.यू. में)	31,386	100,510	120,612	130,663
I	कुल प्रचालन आय				
(i)	केंद्र प्रहस्तन आय	31,344,913	180,227,742	216,273,290	234,121,690
(ii)	कारों प्रहस्तन आय	1,805,992	-	-	-
(iii)	अन्य	4,640,092	2,412,240	2,894,688	3,135,912
	योग (i से iii तक)	37,790,997	182,639,982	219,167,978	237,007,987
II	प्रचालन लागत (मूल्यों से छोड़कर)				
(i)	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	27,750,999	44,793,206	47,391,212	50,139,902
(ii)	अनुरक्षण श्रम	6,544,230	9,438,240	9,985,658	10,564,826
(iii)	उपकारण प्रचालन लागत	10,966,711	32,892,506	39,471,008	42,760,258
(iv)	एंटदारी किराया-कर्मशन एवं के अनुसार देवय	14,727,977	17,080,308	17,934,323	18,831,039
(v)	बीमा	1,525,284	2,166,585	2,166,585	2,166,585
	योग (i) से (v ) तक	61,515,201	106,370,845	116,948,786	125,151,134
III	मूल्यों स	22,815,730	32,353,407	45,382,167	46,891,817
IV	उपरिव्यय				
(i)	प्रबंधन और क्रांति उपरिव्यय	3,017,481	15,667,000	16,575,686	17,537,076
(ii)	सामाज्य उपरिव्यय	9,486,604	13,606,700	14,395,889	15,072,245
	योग (i से ii)	12,504,085	29,273,700	30,971,575	33,139,585
V	प्रचालन अधिशेष /घाटा)(i)-(iii)-(iv)	(59,044,020)	14,642,029	25,865,451	32,075,066
				16,851,087	41,611,551

VI	वित एवं लिंगिध आय (एफएमआई)	3,636,544	300,000	300,000	300,000	
VII	वित एवं लिंगिध आय (एफएमई)-मधि.नि.में अंशदान	1,352,658	4,668,393	4,939,160	5,284,901	4,668,393 4,939,160 5,284,901
VIII	एफएमआई एफएमई (VI - VII)	2,283,886	(4,368,393)	(4,639,160)	(4,984,901)	(4,668,393) (4,939,160) (5,284,901)
IX	ब्लाज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	(56,760,134)	10,273,636	21,226,291	27,090,165	12,182,694 36,672,391 45,975,853
X	नियोजित पूँजी	146,255,064	120,220,757	126,061,390	85,480,973	113,901,657 120,938,590 79,169,573
XI	आरओसीई-अधिकातम अनुमय( 16% / 6.35% / 0%)	23,400,810	19,235,321	20,169,822	13,676,956	18,224,265 18,079,624 11,567,383
XII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XI)	(80,160,945)	(8,961,665)	1,056,468	13,413,209	(6,041,571) 18,592,767 34,408,470
XIII	शुद्ध अधिशेष / (घाटा) प्रथालन आय के % के रुप में (XII) % में	(162.57)	(4.90)	0.57	6.12 (3.31) 8.49	14.52

संलग्नक-II

इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमि.

दरमान

अध्याय-।1.1 परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक कि प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) "आईसीटीपीएल" का अर्थ होगा इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड।
- (ii) "पोत" में, मुख्य रूप से जलमार्ग से इसानों के या सामान के परिवहन के लिए बना कोई भी चीज और केसोंन समिलित है।
- (iii) "तटीय पोत" का अर्थ होगा अनन्य रूप से भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार के लिए लगाया गया कोई भी पोत होगा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस होना चाहिए।
- (iv) "विदेशगामी पोत" का अर्थ "तटीय पोत" से इतर कोई भी पोत होगा।
- (v) "रीफर कंटेनर" का अर्थ है नाशवान सामान ले जाने के लिए उपयोग किया जाने वाला, वांछित तापमान बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रावधान सहित रेफ्रीजरेटेड कंटेनर।
- (vi) "खतरनाक कंटेनर" का अर्थ होगा आईएमओ के अंतर्गत "खतरनाक सामान" के रूप में वर्गीकृत सामान युक्त कंटेनर।
- (vii) "पोतान्तरण कंटेनर" का अर्थ होगा, कोई भी कंटेनर जो एक पोत से उतारा गया हो, कंटेनर यार्ड में रखा गया हो और एक अन्य पोत के जरिए परिवहन किया गया हो।
- (viii) "निःशुल्क अवधि" का अर्थ होगा वह अवधि जिसमें कार्गो / कंटेनर को विलंब शुल्क प्रभार के बिना भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश के दिन और पत्तन के अकार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ix) आत बशाल कंटेनर (ओवर डाइमेशनल कंटेनर) से तात्पर्य मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से बड़े अति विशाल आकार के कार्गो ले जाने वाला कंटेनर होगा जिनके लिए स्लिंग, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि की आवश्यकता हो। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी, जिन्हें विशेष उपस्करण / उपकरणों की आवश्यकता पड़े, इनमें समिलित हैं।
- (x) "शट आउट कंटेनर" का अर्थ होगा वह कंटेनर जो पत्तन में एक विशिष्ट पोत के लिए (जैसाकि पोत पहचान संज्ञापन संख्या अर्थात वीआईए सं. से दर्शाया गया है) एक्सपोर्ट इन्टेक के रूप में प्रवेश करता है और विशिष्ट पोत से किसी भी कारण से नहीं जोड़ दिया गया है।
- (xi) "विलंब शुल्क" का अर्थ होगा, पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण के लिए, देय प्रभार, जैसा दरमान में विनिर्दिष्ट हो।
- (xii) "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का अर्थ होगा पोत की घोषित सूची में एक ही प्रेषिति (कन्साइनी) से संबंधित कार्गो युक्त कंटेनर।
- (xiii) "कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का अर्थ होगा पोत की घोषित सूची में एक से अधिक प्रेषितियों का कार्गो ले जाने वाल कंटेनर।

(xiv) "मास" एक मास के पहले दिन (सहित) से अगले मास के पहले दिन (रहित) तक या एक मास के दूसरे दिन (सहित) से अगले मास के दूसरे दिन (रहित) तक और इसी प्रकार गिना जाएगा। जैसे जनवरी के 14 वें दिन (सहित) से फरवरी के 14 वें दिन (रहित) तक (अर्थात् 30 दिन की अवधि)

(xv) "दिवस" का अर्थ है कैलेंडर का एक दिन अर्थात् एक दिन की अर्ध रात्रि से अगले दिन की अर्धरात्रि तक।

## 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) पोत का दर्जा, जैसाकि सीमाशुल्क या पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन में उल्लेख किया गया हो, पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन रो इसके "तटीय" या "विदेशगामी" वर्गीकरण के लिए निर्णायक अवयव होगा और इस प्रयोजन के लिए कार्गो की प्रकृति या इसके उद्गम से कोई संबंध नहीं होगा।

(ii) (क) भारतीय पताका वाला, जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस धारी विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर या सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में कोस्टल इंटरनेशनल जनरल मेनीफैस्ट दाखिल करने पर "तटीय प्रचालित" में परिवर्तित हो सकता है।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालित में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लदान पत्तन द्वारा, पोत में तटीय सामान लादना आरंभ करने के समय से तटीय दरें लगाई जा सकेंगी।

(घ) ऐसे परिवर्तनों के मामले में, तटीय दरें उस समय तक ही प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय प्रचालन पूरे करता है ; उसके तुरंत बाद, रवाना करने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।

(ङ) पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय लाइसेंस धारी समर्पित भारतीय तटीय पोतों को, तटीय दरों के लिए पात्रता सिद्ध करने के लिए कोई अन्य दस्तावेज दिखाना अपेक्षित नहीं होगा।

(iii) (क) डालर में अंकित सभी प्रशुल्क डालर में अंकित प्रभारों को भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहयोगी बैंकों या समय-समय पर विनिर्दिष्ट किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर, भारतीय रुपयों में बदलने के बाद भारतीय रुपयों में बसूल किया जाएगा।

(ख) पोत पत्तन सीमाओं में जिस दिन प्रवेश करेगा, वह ऐसे परिवर्तन (विनिमय) का दिन गिना जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के संबंध में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनर के पत्तन में आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन (विनिमय) का दिन गिना जाएगा।

(ग) पत्तन में लंबी अवधि तक ठहरने वाले पोतों के मामले में, आगमन की तिथि से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। समीक्षा के समय प्रचलित समुचित विनिमय दर के संदर्भ से बिलिंग का आधार उत्तरव्यापी (भावी) प्रभाव से बदल जाएगा।

(iv) विलंबित भुगतानों / धन वापसी पर ब्याज

(क) उपयोगकर्ता विलंबित भुगतानों पर और आईसीटीपीएल विलंबित धन-वापसी पर 13.75% की दर से दंड ब्याज का भुगतान करेंगे।

(ख) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलंब, बिल प्रस्तुत करने की तिथि के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान, महा.प.न्या.अधिनि.1963 के अनुबंधानुसार और / या प्रशुल्क में प्रदत्त एक शर्त के रुप में सेवाएं अर्जित करने से पहले / टर्मिनल की संपत्तियों का उपयोग करने से पहले किया जाना अपेक्षित हो।

(ग) टर्मिनल द्वारा धनवापसी में विलंब, सेवाओं के पूरा होने की तिथि से या उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर 20 दिन के बाद गिना जायेगा।

(v) (क) दरमान में प्रदत्त दरें अधिकतम स्तर हैं और इसी प्रकार छूट निम्नतम / न्यूनतम स्तर हैं। आईसीटीपीएल, यदि चाहे तो निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और / या उच्चतर छूट अनुमत कर सकता है।

(ख) आईसीटीपीएल, यदि चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू करने को अधिशासित करने वाली प्रदत्त सशर्तताओं को तर्क संगत बना सकता है, यदि इस प्रकार की तर्क संगतता से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती हो और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम स्तर को पार न करती हों।

(ग) आईसीटीपीएल ऐसी निम्नतर दरें और / या ऐसी दरों को अधिसूचित करने वाली सशर्तताओं की तर्क संगतताओं को जनता को अधिसूचित करता रहे और ऐसी निम्नतर दरों और / या ऐसी दरों को लागू करने को अधिशासित करने वाली सशर्तताओं में और किसी परिवर्तन को अधिसूचित करता रहे, बशर्त, निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से आगे न जाएं।

(vi) (क) जहां कहीं अधिसूचित दरमान में किसी सेवा / कार्गो के लिए विनिर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, आईसीटीपीएल उसके लिए प्राधिकरण के समक्ष एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

(ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर, इसके अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक, तदर्थ आधार पर लगा सकता है।

(ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर समतुल्य सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न होनी चाहिए, और इस पर आईसीटीपीएल और संबद्ध उपयोगकर्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए।

(घ) प्राधिकरण द्वारा तय की गई अंतिम दर सामान्यतः केवल उत्तरव्यापी प्रगाव से प्रभावी होगी। तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम तर केवल तभी गान्ध की जाएगी जब तक कि उसमें पिछले प्रभाव से कुछ फेर बदल की अत्यधिक आवश्यकता अपेक्षित न हो।

(vii) किसी भी बिल में वस्तुल किया जाने थोग्य न्यूनतम प्रभार केवल रु .20/- (बीस रु पये मात्र) होगा।

(viii) परिगणित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर पूर्ण रुपये में अंकित किए जाएंगे।

(ix) किसी भी एक अलग वस्तु का सकल भार या आयतन अथवा क्षमता से उसका आकार मापने में 0.5 तक की मिन्न (अंश) को 0.5 यूनिट लिया जाएगा और 0.5 के अंशों को और इसके अधिक को जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो एक यूनिट माना जाएगा।

(x) (क) तापीय कोयला और कच्चा तेल, लौह अयरक और लौह अयरक की गुटिकाओं समेत पीओएल के अलावा शेष तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए कार्गो / कंटेनर संबंधी प्रभार रामान्य कार्गो / कंटेनर सभी प्रगारों का 60% होंगे।

(ख) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती दरें पोत-तट रथानान्तरण और क्वी से भंडारण यार्ड और व्युत्क्रम में रथानान्तरण के लिए पोतधाट शुल्क समेत सभी प्रारंगिक प्रहरतन प्रभारों पर लगाई जाएंगी।

(ग) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में रियायत कपोजित बाक्स रेट पर ही लागू है। जहां मदवार प्रभार लगाए जाते हैं, रियायत पोत-तट रथानान्तरण और क्वी से भंडारण यार्ड और व्युत्क्रम रथानान्तरण के लिए प्रारंगिक सभी प्रभारों के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर पोतधाट शुल्क पर होगी।

(घ) तटीय कार्गो / कंटेनरों / पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में अंकित किए और उगाहे जाएंगे।

(xi) उपयोग कर्त्ताओं से तर्क संगत स्तर से अधिक किसी ऐसे विलंब के लिए प्रभार भुगतने के लिए नहीं अपेक्षा दी जाएगी जिसके लिए आईसीटीपीएल उत्तरदायी है।

(xii) (क) विदेशी पत्तन से कोई कंटेनर जब किसी भारतीय पत्तन "क" पर, तदनन्तर भारतीय पत्तन "ख" पर पोतान्तरण के लिए पहुंचाता है तो उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए उपयुक्त रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा पर जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों को / से संवाहित कंटेनर रियायत के पात्र होंगे।

(ख) विदेशी पत्तन से आईसीटीपीएल में, तदनन्तर तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन पर पोतान्तरण के लिए या व्युत्क्रम यात्रा के लिए उत्तरने वाले कंटेनर पर पोतान्तरण प्रभार 50% विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतान्तरण प्रभार के अनुसार और 50% तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित प्रभार के अनुसार लगाए जाएंगे।

(xiii) यदि कोई पोत, आईसीटीपीएल की तट-आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता या उनमें खराबी आ जाने के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिए आईसीटीपीएल जिम्भेदार हो, बेकार खड़ा रहता है तो पोत के बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान व्युत्पन्न और एमबीपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट, आईसीटीपीएल द्वारा अनुमत की जाएगी।

दरमान  
अध्याय-II

1. व्यवसाइड गेटरी क्रेनों की सहायता से प्रहसित कार्गो कंटेनरों पर समिश्र प्रभार

विवरण	20' तक के कंटेनर				20' से बड़े 40' तक के कंटेनर				40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर			
	विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)	
	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली
सामान्य कंटेनर	2223	1773	1334	1064	3335	2660	2001	1596	4446	3546	2668	2128
खतरनाक कंटेनर*	2785	2223	1671	1334	4179	3335	2507	2001	5571	4446	3443	2668
पोतान्तरण कंटेनर	2646	2286	1587	1372	3969	3429	2381	2057	5292	4572	3175	2743
सेम बाटम कंटेनर	2646	2286	1587	1372	3969	3429	2381	2057	5292	4572	3175	2743
पोत लदान के लिए पोत लदान बिलों के अंतर्गत अन्य पत्तनों से मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर	2673	2313	1604	1388	4010	3470	2408	2082	5346	4626	3208	2775
आईसीटीपीएल और अन्य पत्तनों के बीच मालवाही नौकों द्वारा पालित कंटेनर	2700	2250	1620	1350	4050	3375	2430	2025	5400	4500	3240	2700

\*खतरनाक कंटेनरों के लिए समिश्र प्रभार अनुमेय "ए" श्रेणी कंटेनर के साथ-साथ "बी" और "सी" श्रेणी कंटेनरों के संबंध में भी लागू होंगे।

2. वीसाइड गेटरी क्रेनों से इतर क्रेनों की सहायता से प्रहसित कार्गो कटेनरों पर समिश्र प्रभार

विवरण	20' तक के कटेनर				20' से बड़े 40' तक के कटेनर				40' से अधिक लंबाई वाले कटेनर			
	विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		विदेशगामी कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रु. में)	
	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली
सामान्य कंटेनर	1683	1503	1010	902	2526	2255	1515	1353	3366	3006	2020	1804
खतरनाक कंटेनर*	2111	1886	1266	1131	3166	2829	1900	1697	4221	3771	2533	2263
पोतान्तरण कंटेनर	2511	2241	1507	1345	3767	3362	2260	2017	5022	4482	3013	2689
सेम बॉटम कंटेनर	2511	2241	1507	1345	3767	3362	2260	2017	5022	4482	3013	2689
पोत लदान के लिए पोत लदान बिलों के अंतर्गत अन्य पत्तनों से मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर	2538	2268	1523	1381	3807	3402	2284	2041	5076	4536	3046	2722
आईसीटीपीएल और अन्य पत्तनों के द्वीच मालवाही नावों द्वारा पालित कंटेनर	2160	1980	1296	1188	3240	2970	1944	1782	4326	3960	2592	2376

\*खतरनाक कंटेनरों के लिए समिश्र प्रभार अनुमेय "ए" श्रेणी कंटेनर के साथ-साथ "बी" और "सी" श्रेणी कंटेनरों के संबंध में भी लागू होंगे।

नोट्स : खड़ 1 और 2

(i) उत्तरोक्त समिश्र करों में ऑन बोर्ड स्टीयोडोरिंग की मद में निम्नलिखित प्रभार सम्मिलित हैं और शिपिंग लाइनों / एजेन्टों द्वारा प्रभारित ट्रीएचसी में इस अवयव का सम्मिलित किया जाना प्रकरण सं. टीएएमपी / 47 / 2000-एमबीपीटी, दिनांक 12 जून 2001 के अनुसार विनियमित किया जाएगा :-

#### वीसाइड गेटरी क्रन

- (क) सभी सामान्य कंटेनर्स रु. 382.80
- (ख) सभी पोतान्तरण कंटेनर्स और सभी सेम बॉटम कंटेनर्स रु. 765.60
- (ग) पोतान्तरण के लिए जेएनपीटी न आईसीटीपीएल के जरिए पोत लदान बिल के अंतर्गत लाए गए सभी निर्यात कंटेनर रु. 671.55

नॉन-वीसाइड गेटरी द्वारा :

(क) सभी सामान्य कंटेनर रु . 637.48  
 (ख) सभी पोतान्तरण कंटेनर्स और सभी सेम बॉटम कंटेनर्स रु . 1274.97  
 (ग) जेएनपीटी को ओर से मालवाही नौकाओं द्वारा प्रहसित सभी कंटेनर्स रु . 288.75  
 (घ) आईसीटीपीएल के जरिए पोत लदान के लिए जेएनपीटी से पोत लदान बिलों के अंतर्गत मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए सभी निर्यात कंटेनर रु . 926.23

(ii) कार्गो कंटेनर का अर्थ छोटे यूनिट के भीतर सामान को संचित करने के लिए विशिष्ट रुप से डिजाइन किया गया एक स्थान आकार का कंटेनर है।

(iii) उपरोक्त प्रभारों में पोत घाट शुल्क, ऑन बोर्ड स्टीवेडोरिंग प्रभार, पोत के बगल में प्रहस्तन, प्री-स्टेक एरिया में निर्यात कंटेनरों के लदान / आयत कंटेनरों के उत्तराई प्रभार पोत की बगल (शिपसाइड) और प्री-स्टेक क्षेत्र के बीच कंटेनरों की आवाज़ाही के लिए प्रभार सम्मिलित हैं।

(iv) एजेन्टों के ट्रेलरों पर कंटेनरों के लदान / उत्तराई की अतिरिक्त संवार्द्ध।

(v) पोत पर कंटेनरों को बांधना और खोलना पोत एजेन्टों का उत्तरदायित्व होगा। यदि कंटेनर बांधने और खोलने की सेवाएं आईसीटीपीएल द्वारा प्रदान की जाती हैं तो प्रति 20' यूनिट, 40' यूनिट और 40' से बड़े यूनिट के लिए क्रमशः रु . 27/-, रु . 41/- और रु . 54/- अतिरिक्त प्रति यूनिट प्रभार्य होंगे।

(vi) जब कि सी पोतान्तरण कंटेनर को गेंटरी क्रेन द्वारा उतारा जाता है और नॉन-गेंटरी क्रेन द्वारा चढ़ाया जाता है अथवा इसका उल्टा फ़्रया जाता है तो क्रमशः खंड 1 और 2 में पोतान्तरण कंटेनरों के लिए निर्धारित बॉक्स दरों का 50% लगाया जायेगा।

3. पत्तन उपयोगकर्ताओं द्वारा उनकी अपनी व्यवस्था की सहायता से विभिन्न कंटेनर प्रचालन संचालित करने के लिए, आईसीटीपीएल की पूर्व अनुमति से, छूट लागू की जा सकेगी। शर्तों के साथ लागू की जाने वाली छूट निम्नानुसार है:-

## (i) स्टीवेडोरिंग

(क) जब गेंटरी क्रेन का उपयोग किया गया हो:-

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु.में)		
		20'	40'	40' से बड़े	20'	40'	40' से बड़े
1.	सामान्य कंटेनर						
	भरे हुए	382.80	382.80	382.80	229.68	229.68	229.68
	खाली	382.80	382.80	382.80	229.68	229.68	229.68
2.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)			तटीय (रु.में)		
	पोतान्तरण और सेम बॉटम कंटेनर्स	20'	40'	40' से बड़े	20'	40'	40' से बड़े
	भरे	765.60	765.60	765.60	459.36	459.36	459.36
3.	पोत लदान के लिए पोत लदान बिलों के अंतर्गत अन्य पत्तनों से मालवाही नौकाओं द्वारा लाए जाए						
	भरे	671.55	671.55	671.55	402.93	402.93	402.93
	खाली	671.55	671.55	671.55	402.93	402.93	402.93

(ख). जब गेंटरी क्रेन से इतर क्रेन उपयोग की गई हो

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु.में)	तटीय (रु.में)
------	-------	--------------------	---------------

		20'	40'	40' से बड़े	20'	40'	40' से बड़े
1.	सामान्य कंटेनर						
	भरे हुए	637.48	637.48	637.48	382.49	382.49	382.49
	खाली	637.48	637.48	637.48	382.49	382.49	382.49
2.	पोतांतरण और सेम बॉटम कंटेनर						
	भरे	1274.97	1274.97	1274.97	763.99	763.99	763.99
	खाली	1274.97	1274.97	1274.97	763.99	763.99	763.99
3.	अन्य पत्तनों से और को मालवाही नौकाओं द्वारा प्रहसित कंटेनर भरे हुए						
	भरे	288.75	288.75	288.75	173.25	173.25	173.25
	खाली	288.75	288.75	288.75	173.25	173.25	173.25
4.	पोत लदान के लिए पोत लदान बिलों के अंतर्गत अन्य पत्तनों से मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर भरे हुए						
	भरे	926.23	926.23	926.23	555.74	555.74	555.74
	खाली	926.23	926.23	926.23	555.74	555.74	555.74

## (ii) परिवहन प्रभार

क्र.	विवरण	विदेशगामी (रु. में)			तटीय (रु. में)		
		20'	40'	40' से बड़े	20'	40'	40' से बड़े
1.	अन्य पत्तनों से और को मालवाही नौकाओं द्वारा प्रहसित सामान्य कंटेनर						
	भरे हुए	621.50	932.25	1243	372.90	559.35	745.80
	खाली	506	759	1012	303.60	455.40	607.20
2.	पोत लदान बिल के अंतर्गत अन्य पत्तनों से पोत लदान के लिए आईसीटीपीएल के जरिए मालवाही नौकाओं द्वारा लाए गए पोतांतरण, सेम बॉटम कंटेनर और निर्यात कंटेनर						
	भरे	1243	1864.50	2486	745.80	1118.70	1491.60
	खाली	1012	1518	2024	607.20	910.80	1214.40

## 4. कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों पर प्रभार

1. प्रभार कंटेनर प्रहस्तन उपकरणों पर प्रति चाल निम्नानुसार प्रभार्य होंगे:-

	20' तक के कंटेनर		20' से बड़े 40' तक के कंटेनर		40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	अम. \$	रु.	अम. \$	रु.	अम. \$	रु.
(क) क्वीसाइड गेटरी क्रेन	17.10	446.51	25.65	669.77	34.20	893.03
(ख) रबड टायर वाली यार्ड गेटरी क्रेन / रीचस्टेकर / टॉप लिफ्ट द्रक (टीएलटी)	4.50	117.50	6.75	176.25	9.00	235.00
(ग) ड्रेलर	13.05	340.75	19.58	511.14	26.10	681.52

(2) कंटेनरों के पोत पर स्थलांतरण प्रचालनों के लिए कंपोजिट बॉक्स रेट

विवरण	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
-------	------------------	----------------

	20'		40'		40' से अधिक		20'		40'		40' से अधिक	
	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली	भरा	खाली
गेटरी क्रेन	1100	1100	1886.40	1886.40	1886.40	1886.40	659.70	659.70	1132.20	1132.20	1132.20	1132.20
शिप क्रेन	522	522	522	522	522	522	313.20	313.20	313.20	313.20	313.20	313.20

(3) क्वी साइड गेटरी क्रेनों द्वारा विविध प्रहस्तन के लिए प्रभार

(क)	हैच वर / पट्टन खोलने और उसे रखने के लिए	विदेशी	तटीय
	(i) उसे क्वी पर रखकर (पूर्ण वृत्त)	अम \$ 68.40	रु. 1786.05
	(ii) उसे क्वी पर रखे बिना	अम \$ 34.20	रु. 893.03
(ख)	पैकेज यूनिट, वाहन और / या कंटेनरों को छोड़कर, कोई अन्य सामग्री जिसका अपना वजन प्रति प्रचालन / चाल 20 टन और उससे अधिक हो, उतारने / चढ़ाने के लिए	अम \$ 136.80	रु. 3572.11
(ग)	पैकेज यूनिट, वाहन और / या कंटेनरों को छोड़कर, कोई अन्य सामग्री जिसका अपना वजन प्रति प्रचालन / चाल 20 टन से कम हो, उतारने / चढ़ाने के लिए	अम \$ 68.40	रु. 1786.05

### 5. कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क:-

क्र.	भंडारण का स्थान	दर प्रति दिन या उसका अंश		
		20' तक की लम्बाई वाला कंटेनर	40' तक की लम्बाई वाला कंटेनर	40' से अधिक लम्बाई वाला कंटेनर
(क)	भरे हुए / खाली कंटेनर उतारे गए और रखे गए या निर्यात के लिए लाए गए और टर्मिनल के भीतर रखे गए ।	अम \$ 2.25	अम \$ 4.5	अम \$ 6.75
(ग)	टर्मिनल के भीतर रखे गए खाली कंटेनर	अम \$ 0.45	अम \$ 0.90	अम \$ 1.35

(क) आयात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार, पोत के आयात प्रचालन पूरा होने की तिथि से अगली तिथि से प्रभार्य होंगे ।

(ख) निर्यात कंटेनरों के मामले में उपरोक्त प्रभार, पूरा भरा हुआ कंटेनर भीतर लाने की तिथि से पोत लदान की तिथि तक (अर्थात् पोत-लदान की तिथि को छोड़ते हुए) / खाली कंटेनर के मामले में उसे हटाए जाने की तिथि तक प्रभार्य होंगे ।

(ग) यदि कोई कंटेनर, आयात के मामले में आयात प्रचालन पूरा होने की तिथि की अगली तिथि से या निर्यात के मामले में प्राप्ति की तिथि से 10 दिन के भीतर हटाया नहीं जाता है / पोत लदान नहीं किया जाता है तो लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, ऊपर 5.1 पर प्रदत्त दर के दोगुने पर लगाया जाएगा ।

(घ) खतरनाक कंटेनरों पर 25% अधिक की दर से प्रभार लगाया जाएगा ।

(ङ) कार्गो और कंटेनर दोनों पर विलंब शुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें उपयोग कर्ता द्वारा मांगे जाने पर आईसीटीपीएल कार्गो / कंटेनर सुपुर्द करने की रिस्थिति में न हो ।

(च) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिसमें आईसीटीपीएल, उपयोगकर्ता द्वारा मांगे जाने पर कंटेनर की सुपुर्दगी देने की / को स्थलान्तरित करने की रिस्थिति में न हो ।

नोट्स :-

(1) खाली करने के लिए टर्मिनल क्षेत्र से हटाए गए भरे हुए आयात कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क आयात प्रचालन पूरा होने की तिथि की अगली तिथि से उनके हटाए जाने की तिथि तक, हटाए जाने की तिथि समेत, प्रभारित किया जाएगा। इसी प्रकार, टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों से प्राप्त भरे हुए / खाली निर्धात कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क प्राप्ति की तिथि से पहले दिन तक (अर्थात् पौत्र लदान की तिथि छोड़कर) प्रभारित किया जाएगा।

(2) यदि किसी कंटेनर पर ऊपर खंड 4 के अंतर्गत एक विशेष दिन को पहले ही लाइसेंस (भंडारण) शुल्क प्रभारित कर लिया गया है तो वह उसी दिन दोबारा प्रभारित नहीं किया जाएगा। फिर चाहें उसे ऊपर संदर्भित क्षेत्रों के बीच हिलाया ढुलाया ही क्यों न गया हो।

(3) इसके बाबजूद कि कंटेनर चेसिस पर भंडारित है या भूमि पर या एक दूसरे के ऊपर रखा गया है, कंटेनर पर प्रभार लगाया जाएगा।

(4) निर्धात के लिए पौत्र लदान बिल के अंतर्गत लाए गए कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क ऊपर खंड 5 के प्रावधानों के अनुसार, कंटेनर के पत्तन परिसर में प्राप्ति की तिथि से लगाया जाएगा।

(5) कंबाइंड ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स / मास्टर्स, मालिक या पौत्र के एजेन्ट, पौत्र के आयात प्रचालन पूरा होने की तिथि के अगले दिन से 4 कैलेंडर दिवसों के भीतर कंटेनरों को अलग-अलग रूपों / यार्डों / खाली करने के स्थानों को ले जाएंगे। यदि कंबाइंड ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स / मास्टर्स, मालिक या पौत्र के एजेन्ट निर्धारित 4 कैलेंडर दिवसों के भीतर ऐसे कंटेनरों को नामांकित क्षेत्रों में ले जाने में असफल रहेंगे तो आईसीटीऐएल को यह प्रधिकार होगा कि वह कंबाइंड ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स / मास्टर्स मालिकों या पौत्र के एजेन्टों के जोखिम और लागत पर ऐसे कंटेनरों को नामांकित क्षेत्रों में भिजवाएं। हटाए जाने संबंधी प्रभार, जैसा कि समय-समय पर अधिसूचित होंगे, ऐसे कंटेनरों पर लगाए जाएंगे।

(6) टर्मिनल परिसर में भरे गए / टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में भरे गए टर्मिनल में विधिवत प्राप्त और पत्तनों / आईसीटीऐएल से इतर टर्मिनलों के जरिए पौत्र लदान के लिए ले जाए गए कंटेनरों पर भरे जाने की तिथि के अगले दिन से / प्राप्ति की तिथि से कंटेनर ले जाए जाने की तिथि तक ऊपर खंड 5 के अनुसार लाइसेंस शुल्क लगाया जाएगा। टर्मिनल परिसर में भरे गए / टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में भरे गए विधिवत प्राप्त और शहर में ले जाए गए कंटेनरों के मामले में लाइसेंस शुल्क 20 फीट तक की लंबाई वाले कंटेनर के लिए अम.डालर 2.25 (तटीय-रु. 97.92), 20 फीट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर के लिए अम. डालर 6.75 (तटीय-रु. 293.76) प्रतिदिन और उसके अंश की दर से कंटेनर भरे जाने के दिन से / प्राप्ति की तिथि से कंटेनरों के ले जाए जाने तक लगाया जाएगा।

कंटेनर के भीतर के कार्गो पर, टर्मिनल में उसके ठहरने की अवधि के लिए रु.450/- प्रतिदिन या उसके अंश की दर पर विलंब शुल्क लगाया जाएगा। (न तो ऐसे कंटेनर पर और न ही कंटेनर के भीतर के कार्गो पर कोई अलग पोतघाट शुल्क वसूल किया जाएगा।

(7) परिव्यक्त एफसीएल कंटेनरों / शिपर के स्वामित्व के कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तिथि तक या कंटेनर के उतारे जाने की तिथि से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे।

- (i) प्रेषिति परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
- (ii) यदि प्रेषिति परित्याग का पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो निम्नलिखित शर्तों पर कंटेनर एजेन्ट / एमएलओ परित्याग पत्र जारी कर सकता है :-

  - (क) लाइन कार्गों के साथ कंटेनर की अभिरक्षा पुरः ग्रहण करेगा और या तो उसे वापिस ले लेगा या उसे टर्मिनल परिसर से हटा लेगा ; और
  - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी टर्मिनल प्रभारों का भुगतान करेगा।

- (iii) कंटेनर एजेन्ट / एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएं निभाएगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। यदि वे अनुबंधित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहते हैं तो भंडारण प्रभार उस समय तक लगते चले जाएंगे जिस समय तक शिपिंग लाइन द्वारा कार्गो खाली करवाने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां पूरी नहीं कर ली जाती हैं।
- (iv) जब कंटेनर की सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया जाता है / जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा

कार्गो की मुक्ति के आदेश जारी करने की तिथि से लगने बंद हो जाएंगे बशर्ते कि लाइने आवश्यक औपचारिकताएं निभाएं और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करें। अन्यथा पकड़ा गया / जब्त किया गया कंटेनर लाइन / प्रेषित द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र में ले जाया जाना चाहिए और ऐसे मामले में भंडारण प्रभार इस प्रकार हटाए जाने के दिन से लगने रु के जाएंगे।

(8) "शिपर ओन्ड कंटेनर" के अलावा कंटेनर नियमित भंडारण क्षेत्र से आईसीटीपीएल द्वारा मुख्य लाइन प्रचालन (एमएलओ) की लागत और जिम्मेदारी पर सेल्स वेयर हाऊस / ऑवर फ्लो सैड्स ले जाया जाएगा और उसके बाद खाली कंटेनर को एमएलओ द्वारा टर्मिनल परिसर से हटाए जाने से पहले कंटेनर को खाली किया जाएगा।

#### 6. रीफर प्लाइंटो के लिए देय प्रभार:-

- (1) आवंटित किए गए प्रत्येक रीफर प्लग प्लाइंट के लिए 4-4 घटे के प्रत्येक यूनिट या उसके अंश के लिए प्रति कंटेनर, अम.डालर 5.85 (तटीय-रु . 254.61) का प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) रीफर प्लाइंट्स प्रति कंटेनर / प्रति प्लाइंट आधार पर आवंटित किए जाएंगे।
- (3) कंबाइंड ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स / मार्स्टर्स मालिक या पोत एजेन्ट विद्युत आपूर्ति के स्रोत (इस प्रयोजन के लिए प्रदत्त प्लग प्लाइंट) से रीफर कंटेनर तक अपने केबल प्रदान करेंगे और कंटेनर को विद्युत आपूर्ति से जोड़ने के लिए अपने सुशिक्षित योग्य कर्मचारी लगाए और वही आपूर्ति के समय देखभाल भी करेंगे।
- (4) रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति प्रदान करने का अधिकार आईसीटीपीएल के पास सुरक्षित है और वह ऐसी किसी भी क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा जो (निम्नलिखित) स्थितियों में कंबाइंड ट्रांसपोर्ट आपरेटर्स / मार्स्टर्स, पोत के मालिक या एजेन्टों को उठानी पड़े:-
  - (क) आईसीटीपीएल के नियंत्रण के बाहर के कारणों से विद्युत आपूर्ति में बाधा,
  - (ख) समय पर विद्युत आपूर्ति करने में आईसीटीपीएल की असमर्थता।
  - (ग) बिना कोई कारण बताए विद्युत आपूर्ति रोक देना, यदि यह टर्मिनल के सुचारू प्रचालन के लिए आवश्यक हो जाए।

#### 7. कार्गो कंटेनर भरने या खाली करने के लिए प्रदान किए गए श्रमिकों के संबंध में प्रभार -

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी	तटीय
(i) 20' तक की लंबाई वाला कंटेनर	अम.डालर 25.65	रु . 1116.31
(ii) 40' तक की लंबाई वाला कंटेनर	अम.डालर 51.30	रु . 2232.58
(iii) 40' से अधिक की लंबाई वाला कंटेनर	अम.डालर 76.95	रु . 3348.90

#### सामान्य नोट्स:

- (i) इस खंड के अंतर्गत प्रभार लगाने के लिए माफीज और आयातीत चेसीज को समान आकार के कंटेनरों के बराबर समझा जाएगा और यदि उन्हें उसी पोत के बोर्ड पर वापिस ले लिया जाता है जहाँ से उनको उतारा गया था तो कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (ii) पोतांतरण और सेम बॉम कंटेनर भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने के लिए आयातीत कंटेनरों के बराबर समझा जाएगा।

#### **TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

#### **NOTIFICATION**

Mumbai, the 24th February, 2010

**No. TAMP/9/2009-ICTPL.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the tariff proposal of the Indira Container Terminal Pvt. Ltd., for the services rendered at the BPS container Terminal operated by it at Mumbai Port, as in the Order appended hereto.

## Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/9/2009-ICTPL

The Indira Container Terminal Pvt. Ltd.

...Applicant

## ORDER

(Passed on this 30th day of December, 2009)

This case relates to a proposal from Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) for approval of tariff for the services rendered at the BPS Container Terminal operated by it at Mumbai port.

2.1. Indira Container Terminal Pvt. Ltd. commenced its operation at Ballard Pier Station (BPS) container terminal of the Mumbai Port Trust with effect from 23 June 2008.

2.2. By Order dated 25 November 2008, as an interim measure, this Authority accorded approval to ICTPL to adopt the MBPT's Scale of Rates till 31 March 2009. The validity of the SOR of the ICTPL was extended till 30 June 2009 vide this Authority's Order dated 27 March 2009. The validity was further extended upto 31 March 2010 or till disposal of this tariff proposal, whichever is earlier vide this Authority's Orders dated 17 June and 23 October 2009.

3.1. By letter dated 27 February 2009, ICTPL submitted its proposal for tariff revision for a period of three years with effect from 1 June 2009.

3.2. The salient points of the ICTPL's proposal are as under:-

(1) Estimated container throughput:-

2009	100510 TEU
2010	150000 TEU
2011	150000 TEU

(2) Increase sought in the existing tariff - 2 ..

(3) To recover wharfage on cargo inside the container in line with the clause that exists in the SOR of MBPT.

(4) Estimated capital expenditure:-

(Year)	(Rs. in Lacs)
2008	1566.02
2009	63.19
2010	512.23
2011	63.11

4. A copy of the ICTPL's proposal dated 27 February 2009 was forwarded to MBPT, the landlord port for comments. MBPT by letter dated 24 April 2009 has informed that it has no objection for the proposed upward revision by 25% over the existing tariff of ICTPL.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from ICTPL was forwarded to the concerned user organizations for their comments. The comments

received from the user organization were forwarded to ICTPL as feedback information. ICTPL has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

**6.1** Based on the preliminary scrutiny of the proposal, ICTPL was requested to furnish the following information / clarification on various points vide our letter dated 12 May 2009. ICTPL furnished its reply vide its letter dated 1 June 2009. The details called for and the replies received from ICTPL are juxtaposed below:-

Sr. No.	Queries Raised by TAMP	Reply furnished by ICTPL
1	<p><b><u>GENERAL:</u></b></p> <p>1. At the time of approving the SOR of the ICTPL vide this Authority's order dated 25 November 2008, fixation of tariff was on the basis of projections and estimates made by ICTPL for the year 2008 - 09. ICTPL is, therefore, requested to furnish in Form – 7 an analysis of the variations in traffic, income and expenditure between actuals and the projections based on which tariff was fixed for the year 2008 – 2009 duly explaining the reasons for variations, if any.</p> <p>2. Sl. No. 8 of Form I declares that ICTPL has fully complied with the tariff guidelines whereas perusal of the other statements shows the proposal is not in line with those guidelines in some aspects like pass through of revenue share.</p>	<p><b><u>GENERAL:</u></b></p> <p>1. The details of analysis of the variations in the traffic, the basis on which the traffic was fixed for the year 2008-09 are furnished in Form No.7.</p> <p>2. As regards compliance with the tariff guidelines, it is reiterated that ICTPL follows strictly to the guidelines issued by the Authority from time to time.</p>
2	<p><b><u>TRAFFIC:</u></b></p> <p>1. In the proposal dated 27 February 2009, the traffic for 2008 – 09 has been estimated at 35669 TEUs. The figures for 2008 – 09 needs to be updated with reference to the actuals.</p>	<p><b><u>TRAFFIC:</u></b></p> <p>1. The actual throughput achieved during the year 2008-09 is 31386 TEUs which includes 10648 TEUs handled by MbPT in their berth at 14VD for calculating the penalty on the MGT. Further, taking into account present market scenario, the projections for 2010-11 and 2011-12 have been revised to 1,20,612 and 1,30,663 TEUs respectively.</p>

	<p>2. With reference to the traffic projections, please furnish the following:</p> <p>(a) The basis for estimates of traffic for the three years of 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 - 12.</p> <p>(b) The basis for container mix projected in the total container throughput of the respective category of containers.</p> <p>(c) Why traffic has not been estimated in respect of reefer containers under any of the categories for the ensuing three years when tariff for handling reefer containers has been proposed in the SOR.</p>	<p>2.a) The projection of traffic for three years from 2009-10 has been made taking into account the market scenario and the MGT to be achieved by ICTPL as per the License Agreement signed with MbPT.</p> <p>b) As regards container mix projected in the total container throughput of the respective containers are taken considering the performance of MbPT for the past two years and the market research carried out by ICTPL's Commercial department after discussion with the prospective port users.</p> <p>c) We have not envisaged any reefer containers. However, we have asked for the rates for reefer containers, in the event, ICTPL goes for handling reefer containers in future during the tenure of the tariff, approved by TAMP.</p>
	<p>3. For all the years under consideration, in Form - 2 A, ICTPL has shown the minimum throughput as per the license agreement as the assessed capacity of the terminal. The assessed capacity of the terminal has to be determined based on the capital investments and the infrastructure created. ICTPL is, therefore, requested to compute the assessed standard capacity of the terminal and furnish the details alongwith the revised cost statements.</p>	<p>3. It is correct that ICTPL has shown MGT as per the License Agreement. Further, the cranes available in the terminal are completely refurbished and taking into account the capacity of the cranes and RTGs, the throughput has been projected. We therefore request the Authority to consider the same as the standard capacity of the Terminal.</p>
	<p>4. In Form - 2 A, ICTPL has not furnished the details of (i) minimum investment obligations as per the concession agreement and (ii) the investments actually made. Kindly comply.</p>	<p>4. It is brought to the kind notice of the Authority that as per the Concession Agreement signed with MbPT, there is no minimum obligation on the part of ICTPL to cater to the needs of the Terminal. However, the equipments taken over from MbPT have been completely</p>

		refurbished to meet the requirement of the business demand in the Terminal and to satisfy the port users while using the Terminal.
3.	<p><b><u>INCOME:</u></b></p> <p>1. Please furnish a copy of the Audited Annual accounts for the year, 2008 – 09 for perusal</p> <p>2. The income for 2008 – 09 needs to be updated with reference to actuals.</p> <p>3. For the year 2008 – 09, ICTPL has considered an income of Rs. 10.28 lacs at the existing rates from demurrage / storage charges / license fees / plot rentals. For the years 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12, no income under this head has been estimated. Kindly furnish the reasons therefor.</p> <p>4. For the years 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12, ICTPL has considered income at the existing rates from wharfage and handling charges (at existing tariff) of Rs. 13.34 lacs, Rs. 19.91 lacs and Rs. 19.91 lacs respectively. For the year 2008 – 09, no income under this head has been estimated. Kindly furnish the reasons therefor.</p> <p>5. Although ICTPL has proposed tariff for container handling equipment and stevedoring, no income has been estimated for these two services. Kindly elucidate.</p>	<p><b><u>INCOME:</u></b></p> <p>1. The unaudited Annual Accounts for the year 2008-09 is enclosed. Once the Audit is over, the same will be sent.</p> <p>2. The income for the year 2008-09 has been duly updated with reference to actuals.</p> <p>3. The income under demurrage/storage charges has been taken as per the share of revenue receivable from MbPT for the vessels of MbPT handled at ICTPL Terminal. However for 2009-10, 2010-11 and 2011-12, we have not envisaged any income on this head.</p> <p>4. As regards wharfage for 2008-09, no income has been shown as the Authority had not approved, the collection of wharfage from the port users while communicating its approval for the existing SOR in ICTPL. Therefore, no income has been shown under the head wharfage for 2008-09. Hence, we request the Authority to consider for according its approval for collection of wharfage in line with the existing tariff of MbPT, for the subsequent years as projected. The charges may be reckoned as handling charges instead of wharfage.</p> <p>5. We had proposed the tariff for container handling equipment and stevedoring in the proposal with a view to have the same services in future. Therefore, the Authority is requested for</p>

		according its approval.
6.	For handling 35669 TEUs in 2008 – 09, ICTPL at the existing rates has shown a container handling income of Rs. 399.76 lacs. For handling 100510 TEUs in 2009 – 10 and 150000 TEUs each in the subsequent two years, ICTPL has projected the container handling income at Rs. 1802.27 lacs, 2689.53 lacs and 2689.53 lacs respectively. As per note 3 below Form – 2B detailed computation of income with reference to traffic at existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates has to be submitted. Kindly, therefore, furnish a working sheet detailing the calculations.	6. The container handling income has now been revised to Rs.3,13,44,913/- for the year 2008-09 taking into account the actual income earned by ICTPL. This has happened due to the majority of the containers handled by ICTPL are brought through barges. Therefore, the average income is reduced. For the subsequent years, i.e. for 2009-10 onwards, the projection has been made that the majority of the containers will be handled for the lines.
7.	Similarly, a working sheet, along with a dwell time analysis detailing the calculations of demurrage / storage income, at the existing storage charges and the proposed storage charges may please be furnished.	7. The assumption for dwell time calculations of demurrage/ storage income, at the existing storage charges is that 20% of the containers handled at ICTPL will remain for 2 days at the container yard.
8.	ICTPL is requested to confirm that the "other income" estimated in Form 3 A is the income from container storage.	8. It is confirmed that other income estimated and shown in Form-3A are storage charges of the containers.
9.	ICTPL has shown as finance and miscellaneous income Rs. 3 lacs per annum for the years 2009 – 10 to 2011 – 12. The details thereof may please be furnished.	9. In finance and miscellaneous income, the income shown are the interest income on short-term investment of the surplus fund during the year.
10.	Exchange rate considered by ICTPL for determining income from dollar denominated tariff may be furnished. The income arising out of the dollar denominated tariff may be updated with the current exchange rate.	10. The exchange rate considered by ICTPL for determining income from dollar denominated tariff is considered at Rs.48.00 per dollar. As per the advice, the income is now updated taking into account the current exchange rate.

4	<u>EXPENDITURE:</u>	<u>EXPENDITURE:</u>
	<p>1. The expenditure for 2008 – 09 needs to be updated with reference to actuals.</p> <p>2. ICTPL is stated to have incurred an expenditure of 35.06 lacs as equipment running cost during 2008 – 09 for handling 35,669 TEUs. For handling 100510 TEUs in 2009 – 10 and handling 150000 TEUs in 2010 – 11 and 2011 – 12, ICTPL has projected an expenditure of Rs. 328.92 lacs, 491.51 lacs and 491.51 lacs respectively. The basis on which the expenditure has been projected for the next three years may please be explained. As per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines, the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of wholesale price index for all commodities announced by the Ministry of Finance, Government of India. ICTPL is requested to carry out requisite amendments to the expenditure projections.</p>	<p>1. The expenditure for 2008-09 has now been updated with reference to the actual.</p> <p>2. The actual expenditure for the equipment running cost for the year 2008-09 for handling 20738 TEUs is Rs.113,22,916/- . Accordingly, the handling charges for subsequent years starting from 2009-10 has been revised taking into account the projected expenditure. As per the advice of the Authority, the expenditure has been updated taking into account the current movement of Wholesale Price Index. However 5% increase has been considered for increase in the expenditure.</p>
	<p>3. The basis of estimating the average cost per employee in respect of operating and direct labour and maintenance labour may be explained.</p> <p>4. As against the expenditure of Rs. 393.12 lacs incurred in 2008 – 09 towards operating and direct labour, ICTPL has projected the expenditure at Rs. 447.93 lacs, Rs. 470.32 lacs and Rs. 493.84 lacs respectively for the succeeding three years. It is not clear how this cost has been estimated with</p>	<p>3. The basis of estimating the average cost per employee has been calculated considering the actual expenditure incurred for the employees employed in ICTPL.</p> <p>4. The expenditure incurred for 2008-09 towards operating and direct labour has now been taken as per the Annual Accounts of 2008-09. The projection for subsequent years also have been considered taking into account the current movement of wholesale price index (Average increase of 5% p.a.).</p>

	<p>reference to the containers projected to be handled during these years. The expenditure projections may please be made adhering to clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines.</p>		
5.	<p>As per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, royalty / revenue share payable by ICTPL to MBPT, the landlord port, will not be allowed as an admissible cost for tariff computation. This fact has also been clearly spelt out in Article 10.1 of the License Agreement entered into by ICTPL with MBPT. ICTPL is, therefore, advised to resubmit the cost statements excluding the royalty / revenue share.</p>	5.	<p>As per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, royalty/revenue share payable by ICTPL to MbPT has now been removed for tariff computation. Accordingly, the revised cost statements are submitted. *</p>
6.	<p>Kindly confirm that the lease rentals payable are as per the concession agreement. ICTPL has shown a constant figure of Rs. 170.80 lacs per annum as lease rentals payable during 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12. Please confirm that there is no yearly escalation in the rental payable to MBPT.</p>	6.	<p>It is confirmed that the lease rentals payable to MbPT are as per the Concession Agreement. There is an escalation of 5% every year which is now considered in the cost statement.</p>
7.	<p>Please furnish documentary evidence in respect of the estimated insurance cost. As per the information furnished, ICTPL has proposed to acquire assets worth Rs. 63.19 lacs, Rs. 512.12 lacs and Rs. 63.11 lacs during 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12 respectively. ICTPL is therefore requested to clarify why it has projected an insurance cost of Rs. 44.42 lacs per year for the next three years as against the insurance cost of 17.87 lacs during 2008 – 09.</p>	7.	<p>The documentary evidence for the insurance cost is furnished.</p>
8.	<p>Kindly justify the estimated expenditure of 168.67 lacs,</p>	8.	<p>The details of management and administration expenditure for</p>

	<p>177.10 lacs and 185.96 lacs respectively for 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 - 12 towards management and administration overheads with item-wise details. The expenditure projection has to be made adhering to clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines.</p> <p>9. Kindly furnish item-wise details of the estimated general overheads amounting to Rs.136.06 lacs, 142.87 lacs and 150.13 lacs respectively for 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12. Here too it is necessary to adhere to clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines while projecting the expenditure.</p> <p>10. Under overheads, ICTPL has shown 79.73 lacs and Rs. 63. 65 lacs as "other expenditure" for the years 2008 – 09 and 2009 – 10. The details thereof may be furnished.</p> <p>11. ICTPL is requested to confirm that in the cost statements submitted, it has not included any expenditure and capital investment pertaining to the construction of the Off Shore Container Terminal.</p>	<p>the year 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are furnished.</p> <p>9. The details of general overheads for the year 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are furnished.</p> <p>10. The details under other expenditure are also furnished.</p> <p>11. It is confirmed that the cost statement submitted by ICTPL does not include any expenditure and capital investment pertaining to OCT Terminal.</p>
5	<p><b>CAPITAL EMPLOYED:</b></p> <p>1. Only completed and commissioned assets will be counted for capital employed which should also exclude work-in-progress. A confirmation in this regard may be furnished.</p> <p>2. As per the details furnished, ICTPL has acquired assets amounting to Rs. 1566.02 lacs during 2008 – 09. It has also proposed to acquire assets worth Rs. 63.19 lacs, Rs. 512.12 lacs and Rs. 63.11 lacs during 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12.</p>	<p><b>CAPITAL EMPLOYED:</b></p> <p>1. It is confirmed that only completed assets are included. No work in progress is included in the assets.</p> <p>2. The details of fixed assets for the year 2008-09 is Rs. 16,80,78,709/- as per the unaudited Annual Accounts presented to the Auditors by ICTPL. Once the audit is over, copy of the audited Annual Account will be submitted to the Authority. The proposed</p>

	<p>Please confirm whether the fixed assets as at the commencement of operations, and additions already made and proposed during the ensuing three years, are in accordance with the Concession Agreement.</p> <p>3. With reference to the estimated expenditure on fixed assets, please furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently may be furnished.</p> <p>4. Kindly confirm that the depreciation has been calculated as per clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines notified on 31 March 2005</p> <p>5. While arriving at the capital employed, it appears ICTPL has reduced the net fixed assets by the negative working capital. ICTPL is advised that in case the working capital shows a negative figure, it can be treated as zero and no adjustment to the net fixed assets needs to be carried out on this account.</p>	<p>addition to the fixed assets in the subsequent years is only with a view to improve the efficiency of the equipments.</p> <p>3. The documentary evidence for 2008-09 towards capital assets are furnished. However, for the subsequent years, these are all estimates and as and when the same will be incurred, evidences will be produced to the Authority.</p> <p>4. It is confirmed that the depreciation has been calculated as per clause 2.7.1.</p> <p>5. The advice of the Authority has been considered</p>
6	<p><b>III. <u>SOR:</u></b></p> <p>1. ICTPL has proposed to define "GRT", "Cold Move" and "VCD" vide Section 1.1. Definitions in Chapter I of the proposed SOR. Since, the SOR submitted by ICTPL does not refer to these terminologies anywhere and they do not in anyway relevant for the container operations carried out by the Terminal; the purpose of defining them may please be explained.</p>	<p><b><u>SOR:</u></b></p> <p>1. We agree with the suggestion of the Authority and necessary changes are incorporated in Section 1.1 Chapter-I of the proposed Schedule of Rates.</p>

	<p>2.1. In the context of the proposed conditionality on ICD containers, ICTPL is requested to clarify the following:-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Whether ICTPL has commenced/carried out any direct ICD activity during 2008 – 09 or propose to commence such activity in near future.</li> <li>(ii) If it has carried out or intend to carry out direct services to ICD boxes, ICTPL to explain why rates have not been proposed for ICD containers in the composite charges on cargo containers handled with Quay Side Gantry Cranes and handled with Cranes other than Quayside Gantry Cranes vide Sections 1 and 2 of Chapter II of the proposed SOR.</li> </ul> <p>2.2. ICTPL is also requested to furnish the following:-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) The number of empty containers received from and removed to ICD during 2008 – 09 and the charges levied on such containers and the aggregate revenue realized from this ICD activity.</li> <li>(ii) The number of import loaded containers manifested locally but subsequently transshipped to ICD during 2008 – 09.</li> <li>(iii) The number of ICD import containers de-stuffed and cleared from the terminal during 2008 – 09 after treating them as FCI and the revenue realized thereon.</li> </ul>	<p>2.1 As advised by the Authority, necessary corrections have been made in Section 1 and 2 of Chapter-II, as approved by the Authority while considering our proposal.</p>
--	---	---

	<p>(iv) The loaded containers received from / dispatched to ICD by rail /road during 2008 – 09 and the revenue realized thereon.</p> <p>(v) The basis on which the rate of US \$ 3.13 for loaded / empty containers received from / dispatched to ICD by rail / road having length upto 20 feet have been arrived at may be explained with cost details.</p>	
3.	ICTPL has proposed to levy wharfage on cargo inside the export loaded container received from other than port premises excluding container received from ICD at the rate of Rs. 1250, Rs. 1875 and Rs. 2500/- for container having length upto 20 feet, having length upto 40 feet and having length over 40 feet, respectively. How these rates have been arrived at may please be explained with cost details.	3. The proposed levy of wharfage has been arrived at considering 25% increase proposed in our proposal on the rates available in MbPT Schedule of Rates.
4.	As per the revised guidelines, free period for storage of import and export containers has to be provided though the number of free days can be proposed by the terminal operator. ICTPL has not provided any free period in the proposed SOR. ICTPL is requested to comply with the provisions of the revised guidelines.	4. As advised by the Authority, it is informed that for storage of import & export and transhipment containers, the number of free days will be 2 days and 6 days respectively.
5.	ICTPL is advised to incorporate suitable sections in the SOR for handling and transportation of transshipment containers when such containers are discharged by ICTPL at its terminal and loaded by the MBPT at its berth and vice versa.	5. As advised by the Authority, necessary changes have been included in the Schedule of Rates.
7	<p><b>MISCELLANEOUS</b></p> <p>A copy of the comments received from MBPT vide letter no. FA/ACC/ICTPL (Costing)/254/4063</p>	<p><b>MISCELLANEOUS:</b></p> <p>The necessary changes have been made in the Schedule of</p>

	<p>dated 24 April 2009 on the rate revision proposal of ICTPL is forwarded for comments.</p> <p>Rates by increasing reefer charges as per the proposal. Our comments on MBPT's letter dated 24.04.09 are as follows:</p> <p>(a) The charges payable for reefer points have been revised upward by 25%. Accordingly, the Cost Statements are revised.</p> <p>(b) charges in respect of labour supplied for stuffing or destuffing of cargo container are also revised upward by 25%.</p> <p>2.(Ai) During the year 2008-09, no wharfage has been collected as the Authority did not approve to charge wharfage. For the subsequent years, wharfage has been calculated as per the existing MbPT tariff. The wharfage charges may please be reckoned as handling charges.</p> <p>ii) Under the head Demurrage/Storage/License fee/port rentals for the year 2008-09 is the amount receivable from MbPT towards vessels of MbPT handled in ICTPL based on the agreement between MbPT and ICTPL.</p> <p>(B) Demurrage/Storage/Dwell time charges have been shown as per actual collected during the year 2008-09 and for subsequent years, it has been projected based on the trend experienced during the previous year.</p> <p>(C) Royalty/revenue share for the years which was shown previously has now been removed.</p>
--	---

6.2. ICTPL by letter dated 1 July 2009 submitted some more additional information / clarifications. ICTPL was requested to furnish information / clarification on various points vide this

Authority's letter dated 13 July 2009. The details called for in our letter dated 13 July 2009 and the replies received from ICTPL under letter dated 23 July 2009 are juxtaposed below:-

Sr. No.	Queries Raised by TAMP	Reply furnished by ICTPL												
1.	<p><b><u>GENERAL:</u></b></p> <p>(1) Form No. 7 accompanying ICTPL's letter dated 1 June 2009 furnishes the variations in traffic, income and expenditure between actuals and the projections based on which traffic was fixed for the year 2008 – 09. On many of the major heads, the deviations have been more than 20 %. The statement submitted by ICTPL does not contain the reasons for these variations. Kindly furnish the requisite information in this respect.</p> <p>(2) Even in its letter dated 1 July 2009, ICTPL has not stated anything as regards the current performance and targeted objective for productivity enhancement measures.</p>	<p><b><u>GENERAL</u></b></p> <p>(1) Global scenario, limitation in draft and age old local working practices has resulted in reduction of traffic and income thereon during 2008 – 09.</p> <p>(2) The current performance for the months starting from April 2009 to June 2009 are furnished below.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Actuals</th><th>Budget</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>April 2009</td><td>3505</td><td>6420</td></tr> <tr> <td>May 2009</td><td>2885</td><td>6930</td></tr> <tr> <td>June 2009</td><td>2851</td><td>6495</td></tr> </tbody> </table> <p>The targeted objective for productivity enhancement measures are furnished below;</p> <p>(a) With a view to attract the customers, we are continuously in touch with all the Liners, who were previously operating at MbPT and the prospective customers. Further, we are targeting to achieve 16 moves per hour and our main objective is to maintain this productivity throughout the year.</p> <p>(b) To re-attract the grain cargo back from Turbhe and Kalamboli rail siding to Mumbai.</p> <p>(c) To productively sell the idea of moving cargo through Dharamtar and Hind Terminal (Nhava-Sheva to and fro ICT by barge and rail respectively).</p>		Actuals	Budget	April 2009	3505	6420	May 2009	2885	6930	June 2009	2851	6495
	Actuals	Budget												
April 2009	3505	6420												
May 2009	2885	6930												
June 2009	2851	6495												

		<p>(d) To promote and make Lines utilize the empty yards of MbPT like at Golden Yard to ensure availability of empty containers in Mumbai.</p> <p>(e) By maintaining the equipments to the best satisfaction of customers through routine maintenance and monthly preventive maintenance and regular enhancement of systems, etc.</p>																						
2	<b><u>TRAFFIC:</u></b>	<p><b><u>TRAFFIC:</u></b></p> <p>(3) ICTPL has stated that 10648 TEUs handled by MBPT at its 14 VD have been included in the traffic of 31386 TEUs handled by ICTPL during 2008 – 09. Kindly confirm that ICTPL has handled only 20738 TEUs during 2008 – 09.</p> <p>(3) It is confirmed that ICTPL has handled only 20,738 TEUs during the year 2008-09 as detailed below:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>June 2008</td> <td>196</td> </tr> <tr> <td>July 2008</td> <td>249</td> </tr> <tr> <td>August 2008</td> <td>1451</td> </tr> <tr> <td>September 2008</td> <td>1299</td> </tr> <tr> <td>October 2008</td> <td>1379</td> </tr> <tr> <td>November 2008</td> <td>3060</td> </tr> <tr> <td>December 2008</td> <td>4762</td> </tr> <tr> <td>January 2009</td> <td>3625</td> </tr> <tr> <td>February 2009</td> <td>2274</td> </tr> <tr> <td>March 2009</td> <td>2443</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>20738</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) The Container Traffic projected as per Form – 2 A is 31,386 TEUs, 100,510 TEUs, 120,612 TEUs and 130,663 TEUs respectively for 2008-09, 2009-10, 2010-11 and 2011-12. The respective yearly traffic shown in Form 3 – A is however 81,111 TEUs, 1,38,610 TEUs, 1,50,000 TEUs and 1,50,000 TEUs. ICTPL is requested to incorporate the correct figures in the prescribed forms.</p> <p>(4) Traffic projection made in Form 2A at Sr. No. II is the actual traffic handled and to be handled by ICTPL whereas the traffic figures shown in Form No. 3A is linked to Form No. 2A (IV) which is the assessed capacity taken by ICTPL considering the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) to be achieved by ICTPL as per License Agreement. Therefore, the Authority may accept the figures at Form 2A.</p>	June 2008	196	July 2008	249	August 2008	1451	September 2008	1299	October 2008	1379	November 2008	3060	December 2008	4762	January 2009	3625	February 2009	2274	March 2009	2443	<b>Total</b>	<b>20738</b>
June 2008	196																							
July 2008	249																							
August 2008	1451																							
September 2008	1299																							
October 2008	1379																							
November 2008	3060																							
December 2008	4762																							
January 2009	3625																							
February 2009	2274																							
March 2009	2443																							
<b>Total</b>	<b>20738</b>																							
3	<b><u>INCOME</u></b>	<p><b><u>INCOME</u></b></p> <p>(5) As per Annexure III to letter dated 1 July 2009, ICTPL has projected estimated operating income</p> <p>(5) The operating income of Rs.19,10,82,822/-, indicated at</p>																						

of Rs. 19,10,82,822/- for the year 2009 – 10. As per the cost statement, the operating income considered for 2009 – 10 is Rs. 18,37,11,858/-. The gap between the figures furnished in Annexure III and the cost statement ICTPL may be reconciled.

Annexure II attached to our letter dated 01.07.09, there was a typographical error which has now been corrected. The operating income, previously arrived at Rs.18,37,11,858/- has now been changed to Rs.18,39,74,166/- due to change in the demurrage/storage/dwell time income. The storage was previously estimated at Rs.21,49,932/- and has now been corrected at Rs.24,12,240/-

Accordingly, all projections for the subsequent years have been changed,

(6) ICTPL has stated that during 2008 – 09 as share of revenue for the vessels of MBPT handled at ICTPL terminal, it has received from MBPT Rs. 18.06 lacs towards demurrage / storage charges. Kindly elucidate why ICTPL has not envisaged any income on this head for subsequent three years.

(6) The income of Rs.18.06 lakhs shown under 2008-09 is income towards MbPT bulk vessels handled at ICTPL. There is no projection from MbPT side regarding the vessels to be handled at ICTPL. In absence of any concrete data, it is difficult to project any income under this head. Further, during 2008-09, our berth was vacant due to less number of TEUs handled by us. Now, since our projections are more and our berths may not be vacant for handling the bulk vessels of MbPT, we have not projected any income under this head.

(7) Storage income considered for 2008 – 09 is Rs. 46,40,092/-. This income considered for 2009 – 10, 2010-11 and 2011 – 12 are respectively Rs. 21,49,932/-, Rs. 25,79,918 and Rs. 27,94,912/-. ICTPL has stated that it has arrived at the demurrage / storage income at 20% of the containers handled with an assumption that the containers will remain for two days at the container yard. Though there is large increase in the number of containers expected to be handled during the next three years, ICTPL has projected the storage income much below 50% of the corresponding income generated during 2008 – 09. ICTPL is, therefore, once again requested to submit a working sheet along with a dwell time analysis detailing the calculation of demurrage / storage income at the existing storage charges and the proposed storage

(7) The storage income for 2008-09 was Rs.46,40,092/-. This income has now been estimated at Rs.24,12,240/-, Rs.28,94,688/- and Rs.31,35,912/- for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 respectively. These projections have been made assuming 20% of the containers will remain for 4 days at the container yard. As per the revised SOR proposed by us, the total free period is 2 days in addition to the discharge/loading date. In the calculation, we have taken as 1 day storage collection beyond 3 days free period allowed as per the SOR. Since, we intend to increase our turnaround of the yard and we have

	charges.	estimated more on the container handling income as compared to the previous year, the storage income has been taken at a low level. As the container yard space is less, keeping containers more days in the yard, will not help us in turning around the throughput projected by us.
	(8) initially for determining the income from dollar denominated tariff, ICTPL has considered the exchange rate of Rs. 48/- per dollar. ICTPL has subsequently updated the workings taking into account a different exchange rate. The exchange rate considered in the latest working may please be informed.	(8) As regards the ROE, ICTPL has been constantly considering the exchange rate of Rs.48/- per dollar. Inadvertently, in calculation of the storage charge submitted vide our letter dated 01.07.09, it was taken at a lower rate. The same has now been corrected.
4	<p><b><u>EXPENDITURE:</u></b></p> <p>(9) As per the unaudited Annual Accounts for 2008 – 09, the total expenditure amounts to 11,98,24,009/- consisting of employee costs at Rs. 3,23,30,625, administration and operating expenses at Rs. 6,41,38,001, miscellaneous expenditure (write-off) at Rs. 5,39,653 and depreciation at Rs. 2,28,15,730. If the revenue share of Rs. 1,26,14, 319/- paid to MBPT is excluded, the balance expenditure works out to Rs. 10, 72,09,690/-. The expenditure considered in the cost statement for the year 2008 - 09 aggregates to Rs. 10,80,19,490/. A reconciliation statement may please be submitted detailing the reasons for considering an additional expenditure of Rs. 809800/-.</p> <p>(10) Although in its letter dated 1 July 2009, ICTPL has stated that the details of assumptions considered for the year 2009 – 10 have been enclosed in Annexure III thereto, it has only furnished the break-up of the expenditure budgeted under various heads for the year 2009 – 10 and the “assumptions considered” have not been explained therein. There exists wide variation in the head-wise expenditure incurred during the year 2008 – 09 and those projected for 2009 – 10 as shown below:</p>	<p><b><u>EXPENDITURE:</u></b></p> <p>(9) Rs.8,09,800/- included in the expenditure is towards Fringe Benefit Tax (FBT) paid on the expenditure incurred by ICTPL. Since, FBT is a charge in addition to the expenditure, we had considered this as part of expenditure and accordingly, this was included. This is an additional burden on the part of the company payable to the Government. We agree that the tax on income should not be included as part of expenditure, which is taken care of by ROCE. Hence, based on the advice of the Authority, this amount has been deleted.</p> <p>(10) Increase in TEUs handled from 20738 in 2008 -09 to 100510 in 2009 – 10, the expenditure for the full year of 2009 – 10 vis-à-vis the expenditure of about 9 months of 2008 – 09 and the increase in number of employees are the main factors for projecting higher expenditure for the year 2009 – 10.</p>

Sr. No.	Particulars	Expenditure during 2008 – 09	Expenditure projected for 2009 – 10
1	Operating and Direct Labour	37,805,821	4,47,93,206

2	Maintenance Labour	65,44,230	94,38,240
3	Equipment running cost	1,13,22,916	3,28,92,506
4	Lease Rental Payable	1,47,27,977	1,70,80,308
5	Insurance	15,25,284	44,42,000
6	Management and Administration overheads	30,18,521	1,68,67,000
7	General Overheads	85,55,682	1,36,06,700
8	Contribution to Provident Fund	17,03,329	46,68,393

Since it is not clear how the expenditure under various heads has been projected, ICTPL is requested to furnish the "assumptions considered" and justify the expenditure projected for the year 2009 – 10.

(11) The aggregate Operating Expenditure for 2009 – 10 has been considered at Rs. 17.14 crores. The corresponding expenditure for 2010 – 11 has been projected at 19.61 crores, an increase of about 14 % when most of the expenditure is fixed in nature. Kindly furnish the reasons therefor. The expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable to 2009 – 10 is 5.80 %. Kindly carry out requisite amendments to the expenditure projections

(11) The details of operating expenditure for 2009-10 and 2010-11 are as follows:  
(Rupees in Crores)

	2009-10	2010-11
Operating and Direct Labour	4.48	4.70
Maintenance Labour	0.94	0.99
Equipment Running Costs	3.29	3.95
Lease Rentals	1.71	1.79
Insurance	0.44	0.44
Depreciation	3.24	4.54
Management and Administrative Overhead	1.69	1.77
General Overhead	1.36	1.42

All the expenditure were considered taking into account the WPI and increased by 5% as against the rate applicable

		<p>for 2009-10 as 5.80%. In respect of Equipment Running Costs i.e. towards electricity and fuel, we have considered an increase of 20%. There is no increase in the Insurance Cost (which is now revised), whereas depreciation has been taken as per the actual additions in the assets. Since the rate applicable to 2009-10 is 5.80% to increase the expenditure, necessary revision has been carried out in the Cost Sheets and furnished accordingly.</p> <p>(12) In the cost statement, ICTPL has considered the insurance expenditure for 2008 -09 at Rs. 15,25,284/- and for the next three years at Rs. 44,42,000/- per year. To substantiate the expenditure, ICTPL has furnished copies of three insurance policies. The premium paid for insuring the container terminal is Rs. 18,00,001/- and the period covered is from 20 June 2008 to 19 June 2009. The other two policies are employees related and the premiums paid are Rs. 70,000/- and Rs. 2,96,584/- covering the period from 19 October 2008 to 18 October 2009. It is not clear from the copies of the three policies how ICTPL has arrived at the insurance expenditure for 2008 -09 at Rs. 15,25,284/- and for the next three years at Rs. 44,42,000/- per year. Kindly elucidate. ICTPL is also requested to confirm that it has not included herein any insurance expenditure pertaining to the employees attending to the construction of the offshore container terminal.</p> <p>(13) It is observed from the allocation statements submitted vide Annex I and Annex III to ICTPL's letter dated 1 July 2009 that it has considered the Fringe Benefit Tax as an item of expenditure. Since ROCE allowable is on a pre-tax rate, ICTPL is advised to exclude FBT from the cost statement. In any case, the current Union Budget has abolished FBT.</p>
5	<p><b><u>CAPITAL EMPLOYED:-</u></b></p> <p>(14) As per the information furnished in the latest Form 4 A, ICTPL has acquired assets amounting to Rs. 16,78,28,411/- during 2008 – 09. Although vide letter dated 1 July 2009, ICTPL has</p>	<p><b><u>CAPITAL EMPLOYED:</u></b></p> <p>(14) Statement is submitted to corroborate the addition in the Fixed Assets.</p>

	<p>submitted copies of a bunch of invoices relating to acquisition of various assets, the details available in those invoices could not be linked to the item-wise assets appearing in Form 4-A. ICTPL is, therefore, requested to furnish a statement co-relating the invoice details with the respective assets procured during 2008 - 09.</p> <p>(15) In its letter dated 1 July 2009, ICTPL has stated that it intends to add second hand equipment like forklift, lashing cage and QCI and RT replacement of festoon cables. Evidence of action taken to procure these assets may please be furnished.</p>	<p>(15) Action is yet to be taken on this, and will submit all details finalised by ICTPL.</p>
6	<p><b><u>SOR</u></b></p> <p>(16) Despite a specific advice, ICTPL has not incorporated suitable sections in the SOR for handling and transportation of transhipment containers when such containers are discharged by ICTPL at its terminal and loaded by the MBPT at its berth and vice versa.</p> <p>(17) ICTPL has stated in letter dated 1 June 2009 that it has provided free period of 2 days and 6 days respectively for import and export containers and for transhipment containers. At note (1) below Section 5 of the proposed SOR the details of granting two free days for import/export containers are seen. At General Note (ii) below Section 8 ibid, it has been stated that Transhipment and Same Bottom containers would be treated on par with import containers for levy of license fee for storage charges. ICTPL is requested to indicate the section under which it has proposed 6 days free period for TP containers.</p> <p>(18) At Section 8 of the draft SOR, ICTPL has proposed to levy wharfage on cargo inside the export loaded containers received from other than port premises excluding containers received from ICD at the rate of Rs. 1250/- for a container having length upto 20 feet, Rs. 1875/- for a container having length upto 40 feet and Rs.2500/- for a container having length over 40 feet. As per note</p>	<p><b><u>SOR</u></b></p> <p>(16) We have now proposed for transportation and handling charges in MbPT outside ICTPL premises in the SOR at 3(ii) replacing the existing rates. As this will be for the first time we are proposing this activity to be carried out, we have not projected any income and expenditure in the Cost Statement. Once this operation is started, we assure the Authority that all information will be submitted.</p> <p>(17) Necessary incorporation has been carried out in the SOR.</p> <p>(18) We have discussed this issue in detail internally and have taken into account the previous approval of the Authority for SOR and have now decided not to include any wharfage in the SOR. This was also raised by the customers in various</p>

	<p>(iii) to Sections 1 and 2 of the SOR, the composite charges specified in Sections 1 and 2 include wharfage, on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export/lift off import containers at the pre-stack area and removal of container between shipside and pre-stack. Since Sections 1 and 2 prescribe handling charges for all types of containers, ICTPL is requested to explain the rationale behind its proposal to levy wharfage on cargo inside the export loaded containers received from other than port premises.</p> <p>(19) The mention of containers received from ICD at Section 8 of the draft SOR may be reviewed. In this regard, it may be confirmed whether ICTPL will undertake direct ICD activity and if so, the proposed date of commencing such service. In such an event, the additional revenue on this account may be quantified.</p>	<p>meetings and therefore, we request the Authority to agree to our suggestion in deleting the wharfage from the SOR. We have also made necessary changes in the Cost Statements accordingly.</p> <p>(19) As explained above, this has been deleted from the SOR. We are not contemplating any ICD activities in the near future till the OCT construction is over. Therefore, necessary correction has been carried out in the SOR.</p>
7	<p><b>RATE REVISION SOUGHT BY ICTPL</b></p> <p>(20) ICTPL has sought an increase of 25% over the existing tariff. As per the cost details submitted by ICTPL in Form 3 A, it would generate at the existing rate itself a net surplus of Rs. 84,05,305 (after adjusting the deficit of Rs. 92,17,493 for the year 2009-10 from the surplus of Rs.16,60,424 and Rs. 1,59,62,374 respectively for the years 2010-11 and 2011-2012) during the ensuing three years. Considering the aggregate operating income of Rs. 64, 28,17,128/- projected by the ICTPL for the ensuing three years, in fact there exists a case for reducing the existing rates. ICTPL is, therefore, requested to justify its proposal to increase its existing tariff by 25%.</p>	<p><b>RATE REVISION SOUGHT BY ICTPL</b></p> <p>(20) ICTPL has proposed for an increase of 25% considering the losses sustained during previous year and the anticipated loss in the subsequent years. We have projected traffic of more than 1,00,000 containers in a year starting from the current year but due to current market trend, we may end up in achieving less throughput. Thereby, there will definitely be shortfall in revenue and will enhance the losses of ICTPL. We are definitely not of the opinion that the loss should be recovered through rate increase but to certain extent should be comparable to the rates of the adjoining Terminals.</p> <p>Therefore, the Authority is requested to consider the proposal after taking into account the rates of the adjoining Terminals and the clarifications furnished by ICTPL and take a decision which is considered appropriate.</p>

6.3. While furnishing clarifications to the queries raised by us, ICTPL updated the cost statements furnished by it earlier. A summary of the updated cost position is given below:

Sr. No.	Particulars	At existing tariff			
		2008-09 (Actuals)	2009-10	2010-11	2011-12
	Traffic (In MTs / TEUs)	31386	138,610	150000	150,000
I	<b>Total Operating Income</b>	37,790,997	182,639,982	219,167,978	237,257,602
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>	61,515,201	106,370,845	116,948,786	125,151,134
III	Depreciation	22,815,730	32,353,407	45,382,167	46,891,817
IV	Overheads				
	(i) Management & Administration overheads	3,017,481	15,667,000	16,575,686	17,735,984
	(ii) General Overheads	9,486,604	13,606,700	14,395,889	15,403,601
	<b>Total (i to ii)</b>	12,504,085	29,273,700	30,971,575	33,139,585
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	(59,044,020)	14,642,029	25,865,451	32,075,066
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	3,636,544	300,000	300,000	300,000
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	1,352,658	4,668,393	4,939,160	5,284,901
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	2,283,886	(4,368,393)	(4,639,160)	(4,984,901)
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	(56,760,134)	10,273,636	21,226,291	27,090,165
X	Capital Employed	146,255,064	120,220,757	126,061,390	85,480,973
XI	RoCE - Maximum permissible (16% / 6.35% / 0%)	23,400,810	19,235,321	20,169,822	13,676,956
XII	Capacity Utilization	21	73	80	87
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	49,14,170	19,235,321	20,169,822	13,676,956
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	(61674304)	(8,961,685)	1,056,468	13,413,209
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	(163)	(5)	0	6

7. By letter dated 19 August 2009, ICTPL further informed as under-

- (a) The value of land reflected in the accounts for an amount of Rs. 550,000/- is the land purchased at Palghar for creating securities for the lenders against the loan obtained for its Project. The necessary documents to support the purchase are furnished.
- (b) As regards procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between ICTPL Terminal and MBPT, ICTPL does not envisage any such activities. On any containers which come to ICTPL Terminal, usual charges are being levied. Therefore, ICTPL does not propose any such charges as are prevalent in the nearby Terminals.
- (c) ICTPL furnished the assumptions considered for the expenditure projection for 2009 – 10.
- (d) ICTPL stated that the following Plant and Machinery and equipment will be added in the ensuing years.

	Rs.
(i) RTGC	3,00,00,000
(ii) Spreader – 2 nos	1,50,00,000
(iii) Forklift	16,00,000
(iv) Lashing Cage	1,00,000
(v) QC1 Replacement of Festoon Cables	25,00,000
(vi) RTGC Replacement of Festoon Cables	9,00,000

- (e) The projections for 2010 – 11 for the above purchases are based on the throughput to be handled. For the year 2010 – 11, ICTPL's projection is 1,20,612 TEUs and for 2011 – 12, the projection is 1,30,663 TEUs. In order to have better operational efficiencies and housekeeping, ICTPL is proposing to have second hand RTGCs in the fleet, in addition to the three it presently possesses. ICTPL will definitely produce all documentary evidences, once the orders are placed. It is necessary to have 2 spreaders as spares in case of failure with the existing ones. ICTPL hence requested TAMP to consider the addition in Plant & Machinery amounting to Rs. 5,10,00,000/-.

8.1. A joint hearing in this case was held on 26 November 2009 in the office of this Authority. The ICTPL, MBPT and the concerned users have made their submissions.

8.2. By letter dated 30 November 2009 ICTPL was requested to furnish its Audited Accounts ended 31 March 2009 and a revised cost statement considering the actual throughput for the current year upto the end of October 2009. ICTPL by letters dated 30 November 2009 and 5 December 2009 furnished a revised cost sheet and a copy of the audited financials for the year 2008-09.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) This Authority allowed ICTPL to adopt the MBPT rates in November 2008 after considering the ICTPL's estimated cost position for the year 2008-09. As per clause 2.13 of the revised tariff guidelines the actual physical and financial performance have to be reviewed with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff and if performance variation of more than plus or minus 20% is observed, as compared to the projections, tariff has to be adjusted prospectively. An analysis for the year 2008-09 has been carried out with the figures appearing in the audited Annual Accounts for the year 2008 – 09 furnished by ICTPL. The analysis reveals that as against the throughput of 85325 TEUs estimated for 2008-09, the actual containers handled was only at 31386 TEUs which included 10648 TEUs handled by MBPT. The reason for this adverse variation, according to the ICTPL, is the global recession, limitation in draft and age old local working practices. Due to reduction in traffic, the actual operating income realised was only Rs.3.78 crores against the estimated operating income of 22.93 crores. The corresponding operating expenditure estimated at Rs.7.33 crore, has been contained at Rs.6.15 crores. The management and general administration including general overheads amounted to Rs. 1.25 crores as against the estimate of Rs. 1.07 crores. The expenditure booked under depreciation was only Rs.22.81 crores although the estimate on this count was Rs.30.38 crores. The variation in the capital employed was marginal – the estimate of Rs.14.41 crores increased to Rs.14.62 crores. Although it was estimated that there would be a net surplus of Rs. 3.2 crores during 2008 - 09, mainly due to the reduction in throughput, the year ended with a net deficit of Rs. 8.01 crores. It is thus clear that no undue advantage has accrued to the operator due to operation of the interim rates for the year 2008 – 09.
- (ii) ICTPL has handled only 20783 TEUs during its 9 months and few days operation in 2008 – 09. The traffic projected is 100510 TEUs, 120612 TEUs and 130663 TEUs for the years 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 -12 respectively. ICTPL has stated that to attract customers it is continuously in touch with all the liners who were operating at MBPT in the past and has also taken several measures to bring in new customers. Considering the above statement of ICTPL and the minimum guaranteed throughput of 138610 TEUs, 150000 TEUs and 1500 TEUs to be achieved respectively during 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12 as per the license agreement, the traffic projected by ICTPL is relied upon for the rate analysis. It is noteworthy that none of the users, particularly, the shipping interest, has furnished any comments questioning the traffic estimates considered by the ICTPL However, if any undue advantage is found to have accrued to the operator due to wrong estimation, adjustments will be made in the tariff at the time of next review of tariff.
- (iii) Considering the traffic projected, the operating income as estimated by ICTPL for the years 2009 – 10 to 2011- 12 has been relied upon. While projecting the income, ICTPL has considered the exchange rate of 1 US\$ = Rs. 48.00. The current exchange rate is around Rs.46.00 = 1 US\$. As per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines, income projections should take into account effect of foreign exchange fluctuation of income from dollar denominated tariff items. Based on the ICTPLs indication that storage income is generated from dollar denominated tariff, the estimated operating income has been reduced by Rs. 95484, Rs. 114581 and Rs. 124130 respectively for the years 2009 – 10, 2010-11 and 2011 -12.
- (iv) ICTPL has considered Rs. 3,00,000 per annum as finance and miscellaneous income for the years 2009 – 10 to 2011 – 12. Since it is the interest income on short term investment of the surplus fund and not an operating income, it has been excluded from the rate analysis.

- (v) Initially ICTPL has proposed to levy wharfage on cargo inside the export loaded containers received from other than port premises excluding containers received from ICD at Rs. 1000 per TEU (coastal Rs. 600/-). Subsequently it has informed that in deference to the requests of its clients it has withdrawn this proposal. Accordingly, in the revised cost statements submitted, the estimated income from wharfage on cargo inside the containers has been excluded by ICTPL.
- (vi) As far as the expenditure side is concerned, there is a wide variation in the expenditure incurred in 2008 - 09 and that projected for 2009 – 10 and for the following two years. When requested to justify the expenditure projections for 2009 – 10, ICTPL has informed that the actual of 2008 – 09 covers only a period of nine months (since operation commenced only from 23 June 2008) and the projection for 2009 – 10 are for the full year. Further it has stated that the higher expenditure projection is in tandem with the projected increase in the throughput.
- (vii) The expenditure on operating and direct labour during 2008 – 09 amounted to Rs. 277.51 lacs. ICTPL has projected this expenditure at Rs. 447.93 lacs, 473.91 lacs and Rs.507.08 lacs respectively for the years 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 -12. ICTPL has clarified that the number of employees deployed during 2009 – 10 increased from 85 to 91 and in the budget for 2009 – 10 it has projected an increment of 10%. In the absence of any means to independently ascertain the reasonableness of the estimated number of employees engaged and the compensation paid to them, the estimate provided by ICTPL for 2009 – 10 towards operating and direct labour is relied upon. It is noteworthy that ICTPL has made the expenditure projection for 2010-11 and 2011 – 12 with the current applicable annual escalation rate of 5.8%.
- (viii) As against Rs. 65.44 lacs expended towards maintenance labour in 2008 - 2009, ICTPL has projected the expenditure at Rs. 94.38 lacs, Rs.99.85 lacs and Rs. 106.84 lacs respectively for the ensuing three years. According to ICTPL, the monthly payment of Rs. 7,86,520 made to the contractor during 2008 – 09 was restricted to about eight months, whereas the expenditure for 2009 – 10 onwards has been projected for the full year. Relying upon the expenditure projected for the full year 2009 – 10, the expenditure for 2010 – 11 and 2011 – 12 has been estimated within the permissible limit of annual escalation of 5.8%.
- (ix) The estimated equipment running cost mainly comprises power cost, fuel cost, transportation cost, fuel lubricant and crane hire charges. The cost incurred on this head during 2008 – 09 was Rs. 190.66 lacs. The projection made for the next three years is respectively Rs. 328.92 lacs, Rs. 394.71 lacs and Rs. 427.60 lacs. ICTPL has clarified that the increase in the expenditure projection of Rs. 219 lacs during 2009 – 10 is mainly due to increase in electricity costs (Rs. 16 lacs), fuel cost (Rs. 64 lacs), TT hire charges (Rs. 114 lacs) spare parts (Rs. 16 lacs) and other miscellaneous expenditure (Rs. 9 lacs) which is in tandem with the projected increase in the throughput. While estimating power cost to operate the QGCs, ICTPL has considered power consumption at 6 units per TEU. Considering the norm of 8 units per TEU prescribed in the 2008 guidelines for upfront tariff setting for PPP projects and the average power consumption at CCTL, PSI SICAL and GTIPL terminals around 8.1 units per TEU, the estimate of ICTPL is on the lower side and it is accepted without any modification. ICTPL's estimate of fuel consumption by RTGs at 2.50 litres per TEU is also on the lower side, when compared with the average consumption of 3.84 litres per TEU at other terminals and the norm of 4 litres per TEU prescribed in the 2008 guidelines for upfront tariff setting for PPP projects. The cost considered by ICTPL for 2010-11 and 2011-12 has been moderated at Rs. 376.59 lacs and Rs. 398.44 lacs respectively after providing for cost escalation at

5.80% over the respective previous years and considering the throughput of 120612 TEUs and 130663 TEUs to be handled during those two years.

- (x) The lease rental paid to MBPT during 2008 – 09 was Rs. 147.27 lacs. The payment on this account projected for ensuing three years is at Rs. 170.80 lacs, 179.34 lacs and 188.31 lacs respectively. ICTPL has confirmed that this payment is as per the concession agreement entered into with MBPT. MBPT has also not contradicted this position while furnishing its comments.
- (xi) Based on the actual premium payment already made for the year 2009 – 10, ICTPL has projected the insurance cost at Rs. 21.66 lacs per annum for the succeeding three years. As per the 2008 guidelines for upfront tariff setting for PPP projects, 1 % of Gross Fixed Assets value is the norm prescribed as insurance cost. If these norms are applied, though not relevant in this case, insurance expenditure should have been limited at Rs. 17 lakhs. Since actual payment of Rs. 21.66 lacs has been made for 2009 – 10 and Concession Agreement requires to obtain and maintain such insurance cover, the estimate of ICTPL has been accepted without any modification.
- (xii) The depreciation booked for the year 2008 – 2009 amounted to Rs. 228.15 lacs. ICTPL has considered depreciation for the years 2009 -10, 2010-11 and 2011 -12 at Rs. 323.53 lacs, Rs.453.82 lacs and Rs. 468.91 lacs respectively. In view of not considering the proposed capital additions of Rs. 63.19 lacs, Rs. 512.22 lacs and Rs. 63.11 lacs respectively pertaining to 2009 – 10, 2010 – 11 and 2011 – 12 for reasons given in sub-para (xviii) below, the estimated depreciation furnished by ICTPL has also been suitably adjusted.
- (xiii) The management and administration overheads incurred during 2008 – 09 stood at Rs. 30.17 lacs. ICTPL has estimated the expenditure for the years 2009 -10, 2010 – 11 and 2011 – 12 respectively at Rs. 156.67 lacs, Rs.165.75 lacs and Rs. 177.35 lacs. According to ICTPL the increase in this expenditure during 2009 – 10 over that of 2008 – 09 is mainly due to the engagement of a foreign consultant, professional and legal expenses, staff training and other expenditure. Engagement of a foreign consultant and the quantum of compensation payable to him is a management decision. It may be possible that the expenditure considered under this head and under operating and direct labour referred to in sub-para vii above may include the expenditure pertaining to ICTPL's main objective of construction of the offshore container terminal. ICTPL has, however, confirmed that the cost statement submitted for this exercise does not include any effect of the OCT Project. Hence, the details furnished by ICTPL are relied upon. However, if any undue advantage is found to have accrued to ICTPL due to inclusion of any expenditure connected to the construction of the offshore container terminal, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff.
- (xiv) The expenditure on general overheads, consisting mainly towards safety, security, welfare, audit, legal, office management etc, during 2008 – 09 amounted to 94.86 lacs. It also includes the fringe benefit tax. For the next three years, ICTPL has estimated this expenditure at Rs. 136.06 lacs, 143.95 lacs and Rs. 154.03 lacs. In this analysis, the fringe benefit tax considered by ICTPL as an expenditure has been excluded and the modified estimates for 2009 – 10 as furnished by ICTPL is relied upon. For the subsequent year, annual escalation at the permissible level of 5.8% is allowed.
- (xv) ICTPL has shown its contribution towards its employee's provident fund (Rs. 46.83 lacs, Rs.49.39 lacs and Rs.52.84 lacs for 2009-10, 2010 -11 and 2011 -12 respectively) under finance and miscellaneous expenses. The expenditure considered by ICTPL has been relied upon.

- (xvi) ICTPL has not included the preliminary expenses, if any incurred, the upfront fees paid for O & M rights and the revenue share as items of cost for the purpose of tariff fixation.
- (xvii) Since the aggregate admissible current assets are lower than the current liabilities, ICTPL has not considered any working capital forming part of the capital employed for arriving at the ROCE.
- (xviii) The net block forming part of capital employed is projected by ICTPL at Rs. 14.62 crores for 2008-09, Rs. 12.02 crores for 2009-10, Rs.12.60 crores for 2010-11 and Rs.8.54 crores for 2011-12. The net block shown for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 includes capital addition of Rs. 63.19 lacs, Rs. 512.22 lacs and Rs. 63.11 lacs respectively. These proposed capital additions are towards procurement of capacitor bank for QCs, fire equipment, RTGs, spreaders, forklifts, lashing cage, replacement of festoon cables and for addition to information technology during the ensuing three years. No documentary evidence in support of their contention has been submitted by ICTPL. Therefore, these proposed additions have not been considered in the rate analysis as the tariff guidelines specify that only fully commissioned assets can be considered for computing return on capital employed.
- (xix) ICTPL was repeatedly advised to compute the assessed capacity of the terminal based on the capital investment and the infrastructure created. ICTPL in reply reiterated that the minimum guaranteed throughput to be achieved by it as per the license agreement should be considered as the assessed capacity. The position maintained by ICTPL cannot be accepted since designed capacity cannot be equivalent only upto the MGT level. Though not relevant in this case, the upfront tariff guidelines provide the methodology and norms for determining the capacity of a container terminal. However, in view of the non-standard parameters at ICTPL and aged assets in operations, we are unable to import such methodology in the case of ICTPL.

Clause 2.9.11 of the Tariff Guidelines specifies that investment made in accordance with the obligation under Concession Agreement will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved.

The assets at ICTPL are taken over from MBPT under the Concession Agreement. They were repaired and refurbished to keep them in operating conditions. Further, the MBPT has not commented anything in adverse on the capital employed figures reported by ICTPL. Therefore, the net fixed assets of ICTPL, subject to exclusion of new capital additions proposed for the future period, is considered for ROCE at 16%.

- (xx) Subject to the discussion above, the cost statement for the terminal has been modified and the modified cost statement is attached as Annex – I
- (xxi) As per the modified cost statement the following final cost position emerges:-  
Rs. in lakhs

Details	2009 – 10	2010 – 11	2011 – 12
Operating income	1825.39	2190.47	2370.07
Net Surplus (+)Deficit (-)	(60.41)	185.92	344.08
Net Surplus	(3.31)	8.49	14.52

(+)Deficit (-) as a percentage of operating income			
Average Surplus / Deficit for the period 1.1.2010 to 31.3.2012		10.26%	

(xxii) The cost position clearly shows that ICTPL will be in surplus at the existing level of tariff. There is, therefore, no justification in granting the proposed increase of 25%. On the contrary, the tariff is to be reduced for the relevant period to fit into the cost plus method adopted. However, reduction of tariff with retrospective effect from 1 April 2009 will cause complication. Therefore, the position for the year 2009 – 10 is considered pro-rata for the remaining three months. Accordingly, the average revenue surplus works out to 10.26% for the period from January 2010 to March 2012. However, providing for some margin of error in the estimations, this Authority decides to effect a reduction of 10 % in the existing rates in the SOR of ICTPL. A casual look at the decision to reduce tariff may appear to be harsh. But, it has to be recognized that the reduction to be effected is on the rates of MBPT which were allowed to be adopted in the initial phase by ICTPL and not on the tariff determined earlier for ICTPL. This is in fact, the first occasion of fixing the tariff of ICTPL following its cost of operation and investment. It is needless to mention that the compulsion of cross-subsidization faced by MBPT does not arise in the case of ICTPL.

(xxiii) The draft Scale of Rates furnished by the ICTPL is generally found to be in line with the revised tariff guidelines. In its Order dated 25 November 2008, this Authority had advised ICTPL to incorporate a section in its Scale of Rates for levy of charges for any interterminal transshipment of containers between its terminal and that of MBPT. Stating that it does not envisage any such inter terminal movement of transshipment containers, ICTPL has not proposed any rates therefor in the SOR.

(xxiv) For transporting loaded and empty containers outside ICTPL premises (Transportation within MBPT Docks and to / fro MBPT CFS) ICTPL has proposed transportation charges and lift on / lift off charges. The transportation charges proposed range between Rs. 600 and Rs. 1600 depending on the size of the container and the place to which the container is to be shifted. For lift on and lift off in MBPT docks and at MBPT CFS, ICTPL has proposed rates ranging between Rs. 400 and Rs. 800. This is a new tariff item and no reference to such services is available in the existing Scale of Rates of MBPT. Neither the operational requirement nor any cost analysis is furnished by ICTPL in support of the proposed rates and hence it will not be possible to accord approval to the proposal at this juncture. ICTPL may examine this issue further and come out with a separate well analysed proposal, if necessary.

(xxv) The CSLA has raised certain issues about the existing conditionalities pertaining to abandoned containers vide para 8.2 above. The relevant provision proposed by ICTPL in its draft SOR is as per Clause 5. 8.3 of the revised tariff guidelines notified in March 2005. The issue raised by CSLA is not concerned only with ICTPL but involves review of the Govt. Policy guidelines.

11. In the result and for the reason given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of ICTPL attached as Annex II.

12. The revised Scale of Rates and conditionalities will come into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31<sup>st</sup> March 2012. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13. ICTPL should furnish to this Authority through MBPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ICTPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the MBPT may initiate appropriate action against ICTPL.

14. The tariff of the ICTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on the assumptions made as explained in the analysis. The ICTPL should furnish a report of the actual, physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year. Such quarterly reports are to be filed for the period ending 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the year in the same format in which the cost statements for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority shall call upon ICTPL to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If ICTPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, suo motu proceeding will be initiated to review the tariff. This apart, analysis of variations may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/09-Exty.]

Annex - I

Sr.N. o.	Particulars	COST STATEMENT OF INDRA CONTAINER TERMINAL PVT LTD				Estimates moderated by TAMP		
		Estimates furnished by ICTPL				2009-10	2010-11	2011-12
		2008-09 (Actuals)	2009-10	2010-11	2011-12			
	Traffic (in MTs / TEUs)	31,386	100,510	120,612	130,663	100,510	120,612	130,663
I	<b>Total Operating Income</b>							
(i)	Container handling income	31,344,913	180,227,742	216,273,290	234,121,690	180,227,742	216,273,290	234,121,690
(ii)	Cargo handling income	1,805,992						
(iii)	Others	4,640,092	2,412,240	2,894,888	3,135,812	2,311,730	2,774,076	2,886,297
	<b>Total (I to iii)</b>	37,790,997	182,639,952	219,167,978	237,257,602	182,539,472	219,047,366	237,007,987
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>							
(i)	Operating & Direct Labour	27,750,999	44,793,206	47,391,212	50,708,597	44,793,206	47,391,212	50,139,902
(ii)	Maintenance Labour	8,544,230	9,438,240	9,985,658	10,684,654	9,438,240	9,985,658	10,564,826
(iii)	Equipment Running Costs							
		10,986,711	32,892,506	39,471,006	42,760,258	32,892,506	37,659,914	39,844,189
(iv)	Lease Rentals payable as per concession agreement	14,727,977	17,080,308	17,834,323	18,831,040	17,080,308	17,834,323	18,831,039
(v)	Insurance	1,525,284	2,166,585	2,166,585	2,166,585	2,166,585	2,166,585	2,166,585
	<b>Total (I to v)</b>	61,515,201	106,370,845	116,948,786	125,151,134	106,370,845	115,137,692	121,546,541
III	<b>Depreciation</b>	22,815,730	32,353,407	45,382,167	46,891,817	31,207,975	31,476,459	31,591,371
IV	<b>Overheads</b>							
(i)	Management & Administration overheads	3,017,481	15,667,000	16,575,886	17,735,984	15,667,000	16,575,886	17,537,078
(ii)	General Overheads	9,485,604	13,806,700	14,395,869	15,403,801	12,442,585	14,245,978	15,072,245
	<b>Total (I to II)</b>	12,504,085	29,273,700	30,971,575	33,139,586	28,109,585	30,821,884	32,809,321
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	(58,044,020)	14,642,029	25,865,451	32,075,066	18,851,087	41,611,551	51,260,754
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	3,638,544	300,000	300,000	300,000			
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME) - contribution of provident fund</b>	1,352,658	4,668,393	4,939,160	5,284,901	4,668,393	4,939,160	5,284,901
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	2,283,886	(4,368,393)	(4,639,160)	(4,984,901)	(4,668,393)	(4,939,160)	(5,284,901)
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	(56,760,134)	10,273,636	21,226,291	27,090,165	12,182,694	36,672,391	45,975,853
X	<b>Capital Employed</b>							
		146,255,064	120,220,757	126,061,390	85,480,973	113,901,657	120,938,590	79,169,573
XI	<b>RoCE - Maximum permissible (16% / 6.35% / 0%)</b>	23,400,810	19,235,321	20,169,822	13,676,956	18,224,265	18,079,624	11,567,383
XII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)</b>	(80,160,945)	(8,981,685)	1,056,468	13,413,209	(8,041,571)	18,592,767	34,408,470
XIII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	(162.57)	(4.90)	0.57	6.12	(3.31)	8.49	14.52

Annex II

**INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LTD**  
**SCALE OF RATES**

**CHAPTER – I**

**1.1 DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). ICTPL shall mean Indira Container Terminal Private Ltd
- (ii). 'Vessel' includes any thing made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a caisson.
- (iii). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (iv). 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (v). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (vi). "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vii). "Transhipment container" shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the container yard and transported through another vessel.
- (viii). "Free period" shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and Port's Non-working days.
- (ix). "Over dimensional container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (x). "Shut out Container" shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xi). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (xii). "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (xiii). "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xiv). "Month" shall be reckoned as 1<sup>st</sup> day (inclusive) of one month to the 1<sup>st</sup> day (exclusive) of the next month or from the 2<sup>nd</sup> day (inclusive) of one month to the 2<sup>nd</sup> day (exclusive) of the next month and so on. E.g. 14<sup>th</sup> of January (inclusive) to 14<sup>th</sup> of February (exclusive) (i.e. a period of 30 days).

(xv). "Day" means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.

## **1.2. General Terms and Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
  - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
  - (c). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). Interest on delayed payments/refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and ICTPL shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 13.75% per annum.
  - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services/use of terminal properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as a condition in the tariff.
  - (c). The delay in refunds by the terminal will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.

(v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ICTPL may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b). The ICTPL may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(c). The ICTPL should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vi). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the ICTPL can submit a suitable proposal to the TAMP.

(b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.

(c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the ICTPL and the concerned user(s).

(d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

(vii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Twenty (Rs.20/-) only.

(viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(x). (a). The cargo/container related charges for coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/container related charges.

(b). In case of cargo related charges, the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(c). In case of container related charges the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession shall be on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(d). The charges for coastal cargo/containers/vessels will be denominated and collected in Indian Rupees.

(xi). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to ICTPL.

(xii). (a). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.

(b). A container from foreign port landing at ICTPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

(xiii). In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of ICTPL or any other reasons attributable to the ICTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to MBPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by ICTPL.

### SCALE OF RATES CHAPTER – II

#### 1. Composite charges on Cargo containers handled with Quay Side Gantry Cranes

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)	
	Loaded	Empty										
General Containers	2223	1773	1334	1064	3335	2660	2001	1596	4446	3546	2668	2128
Hazardous Containers*	2785	2223	1671	1334	4179	3335	2507	2001	5571	4446	3443	2668
Transhipment Containers	2646	2286	1587	1372	3969	3429	2381	2057	5292	4572	3175	2743
Same Bottom Containers	2646	2286	1587	1372	3969	3429	2381	2057	5292	4572	3175	2743
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	2673	2313	1604	1388	4010	3470	2408	2082	5346	4626	3208	2775
Containers moved by barges between ICTPL & other ports	2700	2250	1620	1350	4050	3375	2430	2025	5400	4500	3240	2700

\* The composite charges for hazardous containers will be applicable in respect of permissible 'A' category containers as also 'B' & 'C' category containers.

#### 2. Composite charges on Cargo containers Handled with cranes other than Quayside Gantry Cranes.

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)		Rates for Foreign Containers (in Rs.)		Rates for Coastal Containers (in Rs.)	
	Loaded	Empty										
General Containers	1683	1503	1010	902	2526	2255	1515	1353	3366	3006	2020	1804
Hazardous Containers*	2111	1886	1266	1131	3166	2829	1900	1697	4221	3771	2533	2263
Transhipment Containers	2511	2241	1507	1345	3767	3362	2260	2017	5022	4482	3013	2689
Same Bottom Containers	2511	2241	1507	1345	3767	3362	2260	2017	5022	4482	3013	2689
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	2538	2268	1523	1361	3807	3402	2284	2041	5076	4536	3046	2722
Containers moved by barges between ICTPL & other ports	2160	1980	1296	1188	3240	2970	1944	1782	4320	3960	2592	2376

\* The composite charges for hazardous containers will be applicable in respect of permissible 'A' category containers as also 'B' & 'C' category containers.

### Notes: Sections 1& 2

(i) The above composite rates include the following charges towards onboard stevedoring and inclusion of this element in THC levied by the Shipping Lines/ Agents shall be regulated in accordance with the Order of TAMP passed in case no: TAMP/47/2000-MBPT, dated 12 June 2001:

#### Quayside Gantry Cranes:

- (a) All general Containers. Rs. 382.80
- (b) All Transhipment containers and all same bottom Containers. Rs. 765.60
- (c) All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through ICTPL terminal Rs. 671.55

#### Non-Quayside Gantry Cranes:

- (a) All general Containers. Rs. 637.48
- (b) All Transhipment containers and all same bottom Containers. Rs. 1274.97
- (c) All containers handled by barges to and fro JNPT Rs. 288.75

(d) All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through ICTPL Rs. 926.23

(ii). Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.

(iii). The above charges include wharfage, on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export/lift off import containers at the pre-stack area, removal of container between shipside and pre-stack.

(iv). Additional services of loading/unloading of containers on to the Agents' trailers.

(v). Lashing and unlashing containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashing service is provided by the ICTPL, Rs.27/-, Rs. 41/- and Rs. 54/- extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable.

(vi). When a transshipment container is unloaded by gantry crane and loaded by Non-Gantry crane or vice versa, 50% of the Box rate for Transshipment containers prescribed at Sections 1 & 2 respectively will be applicable.

**3.** With the prior permission of the ICTPL authorities, rebates shall be applicable to the port users for carrying out various container operations with their own arrangements. The rebates applicable along with the conditions are as follows:

**(i). Stevedoring Charges**

**(a). When Gantry crane is used**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	<b>General containers</b>						
	Loaded	382.80	382.80	382.80	229.68	229.68	229.68
2.	<b>Transshipment and same bottom containers</b>						
	Loaded	765.60	765.60	765.60	459.36	459.36	459.36
3.	<b>Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment</b>						
	Loaded	671.55	671.55	671.55	402.93	402.93	402.93
	Empty	671.55	671.55	671.55	402.93	402.93	402.93

**(b). When crane other than Gantry crane is used**

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	<b>General containers</b>						
	Loaded	637.48	637.48	637.48	382.49	382.49	382.49
	Empty	637.48	637.48	637.48	382.49	382.49	382.49

2.	Transshipment and same bottom containers					
	Loaded	1274.97	1274.97	1274.97	763.99	763.99
3.	Containers handled by barges to and fro other ports					
		Empty	1274.97	1274.97	1274.97	763.99
4.	Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment					
		Loaded	288.75	288.75	288.75	173.25
	Empty	288.75	288.75	288.75	173.25	173.25
	Loaded	926.23	926.23	926.23	555.74	555.74
	Empty	926.23	926.23	926.23	555.74	555.74

(ii). Transportation Charges

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in Rs.)			Coastal (in Rs.)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	General containers handled by barges to and fro other ports						
		Loaded	621.50	932.25	1243	372.90	559.35
		Empty	506	759	1012	303.60	455.40
2.	Transshipment, Same bottom Containers and Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through ICTPL Terminal						
		Loaded	1243	1864.50	2486	745.80	1118.70
		Empty	1012	1518	2024	607.20	910.80
							1214.40

**4. Charges on container handling equipment**

(1) Charges will be leviable on container handling equipment per move as follows:

	Containers upto 20'		Containers Above 20' but upto 40'		Containers length above 40'	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a). Quayside Gantry Crane	17.10	446.51	25.65	669.77	34.20	893.03
(b). Rubber Tyred Yard Gantry Crane/ Reach Stacker/ Top Lift Truck (TLT)	4.50	117.50	6.75	176.25	9.00	235.00
(c). Trailer	13.05	340.75	19.58	511.14	26.10	681.52

## (2) Composite box rate for on board shifting operations of containers.

Description	Foreign (In Rs.)						Coastal (In Rs.)					
	20'		40'		Above 40'		20'		40'		Above 40'	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Gantry Crane	1100	1100	1886.40	1886.40	1886.40	1886.40	659.70	659.70	1132.20	1132.20	1132.20	1132.20
Ship Crane	522	522	522	522	522	522	313.20	313.20	313.20	313.20	313.20	313.20

## (3) Charges for miscellaneous handling by Quayside Gantry Cranes:

(a)	<b>For opening hatch cover / pontoon and placing it -</b>		
		<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
	(i) by placing it on the quay (full cycle)	US \$ 68.40	Rs. 1786.05
	(ii) without placing it on the quay	US \$ 34.20	Rs. 893.03
(b)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing 20 Tonnes and above per operation/move.	US \$ 136.80	Rs. 3572.11
(c)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing less than 20 Tonnes per operation/move.	US \$ 68.40	Rs. 1786.05

5. Licence (storage) fees on containers:

Sr. No.	Place of Storage	Rate per day or Part thereof		
		Container having length upto 20'	Container having length over 20' but upto 40'	Container having length above 40'
1	Loaded/Empty container landed and stored or brought for export and stored inside the Terminal	U.S \$ 2.25	U.S. \$ 4.5	U.S \$ 6.75
2	Empty Container stored inside the Terminal	U.S \$ 0.45	U.S \$ 0.90	U.S \$ 1.35

- (a). In case of import containers above charges are leviable from the date following the date of completion of vessel's import operations.
- (b). In case of export containers above charges are leviable from date of bringing in of fully loaded container till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment)/the date of removal in case of Empty Container.
- (c). In case a container is not removed/shipped within 10 days from the date following the date of completion of import operations in case of import or from the date of receipt in case of export, the Licence (storage) Fees will be levied at double the rate prescribed at 5. 1 above from 11<sup>th</sup> day.
- (d). Hazardous container will be charged at 25% premium.
- (e). Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when ICTPL is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.
- (f). The storage charge shall not accrue for the period during which the ICTPL is not in a position to deliver/shift the containers when requested by the users.

**Notes:**

- (1) Import loaded containers removed out of terminal area for destuffing shall be charged license (storage) fees from the date following the date of completion of vessel's import operations till the date of removal including the date of removal. Similarly, export loaded/empty containers received from the areas other than the terminal premises shall be charged license (storage) fees from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment).
- (2) If a container has already been charged license (storage) fees on a particular day under Section 4 above, the same unit will not be charged once again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3) The charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4) License (storage) fees on Containers brought under Shipping Bill for export shall be charged in terms of provisions of Section 5 above from the date of receipt of the container in the port premises.
- (5) The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall remove the containers to the respective site/yard/de-stuffing point, within a period of 4 calendar days following the date of the vessels completion of import operation. If the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels fail to remove such containers to the nominated areas within the prescribed period of 4 calendar days, ICTPL shall have the authority to remove such containers to the nominated areas at the risk and cost of combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels. Removal charges as notified from time to time will be levied on such containers.
- (6) Container stuffed in the terminal premises/container received in terminal duly stuffed in the areas other than terminal premises and removed for shipment through Ports / terminal other than ICTPL shall be charged License fees as per section 5 above from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of container. In the case of containers stuffed in the terminal premises/containers received duly stuffed in the areas other than terminal premises and removed to town shall be charged License fees of US\$ 2.25 (Coastal – Rs. 97.92) for a container having length up to 20 feet, US\$ 4.50 (Coastal – Rs.195.84 for a container having length above 20 feet but up to 40 feet and US\$ 6.75 (Coastal – Rs. 293.76) for a container having length above 40 feet per day or part thereof from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of the containers. The cargo inside the container shall be charged demurrage at the rate of Rs. 450/- per TEU per day or part thereof for the period of its stay in the terminal. [No separate wharfage shall be recovered either on such container or on cargo inside the container].
- (7) Storage charges on abandoned FCL containers/Shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container whichever is earlier subject to the following conditions.
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the terminal premises; and

(b). the line shall pay all terminal charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge of container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs orders release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

(8). The container other than 'shipper owned container' shall be removed from the regular storage area and moved to Sales Warehouse/Overflow Sheds by ICTPL at the cost and responsibility of the Main Line Operators (MLOs) and thereafter, the container can be de-stuffed before the empty containers are removed from the terminal premises by the MLOs.

## **6. Charges payable for reefer points:**

(1). For every reefer plug point allotted, a charge of US\$ 5.85 (coastal – Rs. 254.61) per container per Unit of 4 hours or part thereof will be levied.

(2). Reefer points will be allotted on per container/per point basis.

(3). The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall provide their own cables from the sources of supply (plug points provided for the purpose) to the Reefer Container and shall employ their own qualified staff to connect the reefer container to this supply and attend on it when in use.

(4). ICTPL reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels may incur in the event of:

- failure of electric supply due to reasons beyond the control of the ICTPL,
- ICTPL's inability to supply power in time, and
- disconnect the supply without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation in the Terminal

## **7. Charges in respect of labour supplied for stuffing or destuffing of cargo containers:**

	<b>Per Container</b>	
	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
(i) container having length upto 20'	US \$ 25.65	Rs. 1116.31
(ii) container having length over 20' but upto 40'	US \$ 51.30	Rs. 2232.58
(iii) Container having length above 40'	US \$ 76.95	Rs. 3348.90

**GENERAL NOTES:**

- (i) Mafis and imported chassis shall be treated on par with containers of equal sizes for levy of all charges under this Section and if the same are taken back on board the vessel from which they have been discharged, no charges shall be levied.
- (ii) Transshipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers for levy of license fees for storage.

\* \* \* \* \*